

UREDBA

Uredba komisije (EU) Broj 1178/2011

03. novembar 2011. godine.

O uspostavljanju tehničkih zahtjeva i administrativnih procedura u vezi sa posadom vazduhoplova u civilnom vazduhoplovstvu u skladu sa Uredbom (EC) broj 216/2008 Evropskog Parlamenta i Savjeta

(Tekst od EEA važnosti)

Član 1

Predmet

Uredba postavlja definisana pravila za:

- (1) različita ovlašćenja za pilotske dozvole, uslove za izdavanje, održavanje, dopunu, ograničavanje, suspendovanje ili povlačenje dozvole, prava i obaveza imaoca dozvola, uslove za zamjenu postojećih nacionalnih dozvola i nacionalnih dozvola inženjera leta u pilotske dozvole, kao i uslove za prihvatanje dozvola izdatih u trećim zemljama.
- (2) sertifikaciju osoblja za izvođenje letačke obuke ili obuke na uređaju za simuliranje leta i za procjenu pilotskih vještina;
- (3) različita ljekarska uvjerenja za pilote, uslove za izdavanje, održavanje, dopunu, ograničavanje i suspendovanje ili povlačenje ljekarskih uvjerenja, prava i obaveza imaoca ljekarskih uvjerenja kao i uslove za zamjenu nacionalnih ljekarskih uvjerenja u zajedničko priznata ljekarska uvjerenja;
- (4) sertifikaciju vazduhoplovno-medicinskih ispitivača, kao i uslove pod kojima doktori opšte prakse mogu djelovati kao vazduhoplovno-medicinski ispitivači;
- (5) periodičnu vazduhoplovno-medicinsku provjeru članova kabinske posade, kao i kvalifikacije osoblja odgovornog za te procjene.

Član 2

Definicije

Za potrebe ove Uredbe, primjenjivaće se sljedeće definicije:

- (1) 'Dio-FCL dozvola' je dozvola letačkog osoblja koja ispunjava zahtjeve Aneksa I;
- (2) 'JAR' znači zajedničke vazduhoplovne zahtjeve usvojene od strane Zajedničkih Vazduhoplovnih Vlasti 30. juna 2009. godine;
- (3) 'Dozvola pilota lakih vazduhoplova (LAPL)' je dozvola pilota za razonodu prema članu 7 Uredbe (EC) broj 216/2008;
- (4) 'Dozvola u skladu sa JAR-om' je dozvola pilota i pripadajuća ovlašćenja, uvjerenja, autorizacije i/ili kvalifikacije, izdati ili prihvaćeni, u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom koje odražava

JAR i procedure, od države članice koja je implementirala odgovarajući JAR i koja je predložena za međusobno priznavanje unutar sistema Zajedničkih vazduhoplovnih vlasti u odnosu na JAR;

- (5) 'Dozvola koja nije u skladu sa JAR-om' je dozvola pilota izdata ili prihvaćena u državi članici u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom i nije predložena za međusobno priznavanje u odnosu na odgovarajući JAR;
- (6) 'Priznavanje' je prihvatanje predašnjeg iskustva ili kvalifikacija;
- (7) 'Izveštaj o priznavanju' je izveštaj na osnovu kojeg se prethodno iskustvo ili kvalifikacija može priznati;
- (8) 'Izveštaj o zamjeni' je izveštaj na osnovu kojeg se dozvola može zamijeniti u Dio-FCL dozvolu;
- (9) 'Ljekarsko uvjerenje pilota i uvjerenje vazduhoplovno-medicinskog ispitivača u skladu sa JAR-om' je uvjerenje izdato ili prihvaćeno, u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom koji odražava JAR i procedure, u državi članici koja je implementirala odgovarajući JAR i koja je predložena za međusobno priznavanje unutar sistema Zajedničkih vazduhoplovnih vlasti u odnosu na JAR;
- (10) 'Ljekarsko uvjerenje pilota i uvjerenje vazduhoplovno-medicinskog ispitivača koja nijesu u skladu sa JAR-om' je uvjerenje izdato ili priznato u državi članici u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom koja nije predložena za međusobno priznavanje u odnosu na odgovarajući JAR.

Član 3

Licenciranje pilota i ljekarska sertifikacija

Ne dovodeći u pitanje član 7, piloti vazduhoplova iz člana 4(1)(b) i (c) i člana 4(5) Uredbe (EC) broj 216/2008, moraju ispuniti tehničke zahtjeve i administrativne procedure iz Aneksa I i Aneksa IV ove Uredbe.

Član 4

Postojeće nacionalne dozvole pilota

1. Dozvole u skladu sa JAR-om izdate ili priznate od države članice prije 8. aprila 2012. godine smatraće se da su izdate u skladu sa ovom Uredbom. Države članice moraju zamijeniti te dozvole sa dozvolama u skladu sa formatom propisanom u Dio-ARA najkasnije do 8. aprila 2017. godine.
2. Dozvole koje nijesu u skladu sa JAR-om uključujući pripadajuća ovlašćenja, uvjerenja, autorizacije i/ili kvalifikacije izdate ili priznate u državi članici prije stupanja na snagu ove Uredbe moraju biti zamijenjene u Dio-FCL dozvole u državi članici koja je izdala dozvolu.
3. Dozvole koje nijesu u skladu sa JAR-om moraju biti zamijenjene u Dio-FCL dozvole sa pripadajućim ovlašćenjima i uvjerenjima u skladu sa:
 - (a) odredbama Aneksa II; ili
 - (b) elementima datim u izveštaju o zamjeni.
4. Izveštaj o zamjeni mora:
 - (a) biti uspostavljen u državi članici koja je izdala pilotsku dozvolu uz konsultovanje sa Evropskom agencijom za sigurnost vazdušnog saobraćaja (Agencija);
 - (b) da opiše nacionalne zahtjeve na osnovu kojih su izdate pilotske dozvole;
 - (c) da opiše obim prava koja su data pilotima;
 - (d) da naznači za koje zahtjeve iz Aneksa I se vrši priznavanje;

- (e) da naznači bilo koja ograničenja koja će biti upisana u dozvolu i bilo koje dodatne zahtjeve koje pilot mora da ispuni kako bi se uklonila ta ograničenja.
5. Izvještaj o zamjeni mora da sadrži kopije svih dokumenata potrebnih da bi se dokazali elementi iz stava od (a) do (e) iz stava 4, uključujući kopije odgovarajućih nacionalnih zahtjeva i procedura. Prilikom izrade izvještaja o zamjeni, države članice moraju imati za cilj, koliko god je to moguće, da pilotima omogući da zadrže trenutni obim aktivnosti.
 6. Pored stavova 1 i 3, oni koji imaju sertifikat za instruktora u nekoj klasi ili ispitivači, koji imaju prava za složeni vazduholov visokih performansi sa jednim pilotom, moraju ova ovlašćenja zamijeniti u ovlašćenje za instruktora za letjenje na određenom tipu ili u uvjerenje za ispitivača za letjenje na tipu aviona sa jednim pilotom.
 7. Države članice mogu ovlastiti pilota učenika da koristi ograničena prava bez nadzora prije nego što ispuni sve zahtjeve potrebne za izdavanje LAPL pod sljedećim uslovima:
 - (a) prava moraju biti ograničena na državnu teritoriju ili na njene djelove;
 - (b) prava moraju biti ograničena na limitirani geografski prostor i na jednomotorne klipne avione sa maksimalnom masom polijetanja ne većom od 2000 kg, i neće uključivati prevoz putnika;
 - (c) takve autorizacije moraju biti izdate na osnovu individualne analize rizika sigurnosti koji će izraditi instruktor sledeći koncept analize rizika sigurnosti države članice;
 - (d) Država članica mora dostavljati periodične izvještaje Komisiji i Agenciji svake 3 godine.

Član 5

Postojeća nacionalna ljekarska uvjerenja pilota i uvjerenja vazduhoplovno-medicinskih ispitivača

1. Ljekarsko uvjerenje i uvjerenje vazduhoplovno-medicinskog ispitivača u skladu sa JAR-om izdate ili prihvaćene u državi članici prije stupanja na snagu ove Uredbe se smatraju izdatim u skladu sa ovom Uredbom.
2. Države članice moraju zamijeniti ljekarska uvjerenja pilota i vazduhoplovno-medicinskih ispitivača sa uvjerenjima u skladu sa formatom iz Dela-ARA najkasnije do 8. aprila 2017. godine.
3. Ljekarsko uvjerenje i uvjerenje vazduhoplovno-medicinskog ispitivača koja nije u skladu sa JAR-om izdato u državi članici prije stupanja na snagu ove Uredbe će ostati važeće do datuma sljedećeg produženja važnosti ili do 8. aprila 2017. godine, šta god je ranije.
4. Produženje važnosti uvjerenja iz stava 1 i 2 mora biti u skladu sa odredbama Aneksa IV.

Član 6

Zamjena kvalifikacije za probu i ispitivanje

1. Pilotima koji su prije stupanja na snagu ove Uredbe sprovodili probe i ispitivanja kategorije 1 i 2 definisane Aneksom Uredbe Komisije (EC) broj 1702/2003, ili koji su sprovodili obuku pilotima za probu i ispitivanje, zamijenice se kvalifikacija probe i ispitivanja u skladu sa Aneksom I ove Uredbe i, kada je primjenljivo, uvjerenje instruktora za probu i ispitivanje u državi članici koja je izdala kvalifikaciju za probu i ispitivanje.
2. Ova zamjena se mora sprovesti u skladu sa elementima datim u izvještaju zamjene koji ispunjava zahtjeve iz člana 4(4) i (5).

Član 7

Postojeće nacionalne dozvole inženjera leta

1. U cilju zamjene dozvole inženjera leta, izdate u skladu sa Aneksom 1 Čikaške konvencije, u Deo-FCL dozvolu, imao ci moraju podnijeti zahtjev državi članici koja je izdala dozvolu.
2. Dozvole inženjera leta moraju biti zamijenjene u Dio-FCL dozvole u skladu sa elementima datim u izvještaju zamjene koji ispunjava zahtjeve iz člana 4(4) i (5).
3. Kod podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole transportnog pilota (ATPL) za avione, odredbe o priznavanju u FCL.510.A(c)(2) Aneksa I se moraju ispuniti.

Član 8

Uslovi za prihvatanje dozvola izdatih u trećim zemaljama

1. Ne dovodeći u pitanje član 12 Uredba (EC) broj 216/2008 i kada ne postoji Ugovor između Zajednice i treće zemlje u oblasti licenciranja pilota, države članice mogu prihvatiti dozvole iz trećih zemalja, i odgovarajuća ljekarska uvjerenja izdata u ime trećih zemalja, u skladu sa odredbama Aneksa III ove Uredbe.
2. Podnosioci zahtjeva za Dio-FCL dozvole koji posjeduju barem ekvivalentnu dozvolu, ovlaštenje ili uvjerenje izdato u skladu sa Aneksom I Čikaške konvencije od strane treće zemlje moraju ispuniti sve zahtjeve, osim zahtjeva u vezi trajanja kursa, broja lekcija i posebni sati obuke mogu biti umanjeni.
3. Priznavanje podnosiocu zahtjeva mora biti određeno u državi članici kod koje pilot podnosi zahtjev na osnovu preporuke odobrene organizacije za obuku.
4. Imaoci ATPL dozvola izdatih od strane ili u ime trećih zemalja u skladu sa Aneksom I Čikaške konvencije koji su ispunili zahtjeve za potrebnim iskustvom za izdavanje ATPL za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova kako je dato u Poddijelu F Aneksa I ove Uredbe, može se priznati cio kurs obuke u svrhu ispunjenja zahtjeva za pristup polaganju ispita teorijskog znanja i praktičnog ispita, ukoliko dozvola izdata u trećoj zemlji sadrži važeće ovlaštenje za letjenje na tipu vazduhoplova koji će se koristiti na praktičnom ispitu za ATPL.
5. Ovlaštenje za letjenje na tipu aviona ili helikoptera može se izdati imaocima Dio-FCL dozvola koji ispunjavaju uslove za izdavanje tih ovlaštenja ustanovljenih u trećoj zemlji. Takva ovlaštenja će biti ograničena na vazduhoplove registrovane u toj trećoj zemlji. Ovo ograničenje može se ukloniti nakon što pilot ispuni zahtjeve iz tačke C.1 Aneksa III.

Član 9

Priznavanje obuke započete prije stupanja na snagu ove Uredbe

1. Obzirom na izdavanje Dio-FCL dozvole u skladu sa Aneksom I, obuka započeta prije stupanja na snagu ove Uredbe u skladu sa zahtjevima i procedurama Zajedničkih vazduhoplovnih vlasti, koja je pod regulatornim nadzorom države članice predložene za status međusobnog priznavanja unutar sistema Zajedničkih vazduhoplovnih vlasti u odnosu na odgovarajući JAR, priznaće se u potpunosti ukoliko se obuka i ispitivanje završi najkasnije do 8. aprila 2016. godine.
2. Obuka započeta prije stupanja na snagu ove Uredbe u skladu sa Aneksom I Čikaške konvencije će se priznati u svrhu izdavanja Deo-FCL dozvole na osnovu izvještaja o priznavanju ustanovljenog u državi članici u konsultaciji sa Agencijom.
3. Izvještaj o priznavanju mora opisati obim obuke, naznačiti na koje zahtjeve Dio-FCL se priznavanje odnosi i, ukoliko je primjenjivo, koje zahtjeve podnosilac mora da ispuni kako bi se izdala Dio-FCL

dozvola. Izvještaj mora uključivati kopije svih dokumenata potrebnih da bi se dokazao obim obuke i nacionalne regulative i procedura u skladu sa kojima je obuka započeta.

Član 10

Priznavanje pilotskih dozvola stečenih tokom vojne službe

1. U cilju sticanja Dio-FCL dozvola imaoca vojnih dozvola letačkog osoblja, oni moraju podnijeti zahtjev u državi članici kod koje su služili.
2. Znanja, iskustvo i vještine stečene u vojnoj službi će se priznati u cilju odgovarajućih zahtjeva Aneksa I u skladu sa elementima izvještaja o priznavanju ustanovljenog u državi članici u konsultaciji sa Agencijom.
3. Izvještaj o priznavanju mora:
 - (a) da opiše nacionalne zahtjeve na osnovu kojih su se vojne dozvole, ovlašćenja, uvjerenja, autorizacije i/ili kvalifikacije izdavale;
 - (b) da opiše obim prava koja su data pilotima;
 - (c) da naznači na koje zahtjeve Aneksa I se priznavanje odnosi;
 - (d) da naznači bilo kakva ograničenja koja trebaju biti uključena u Dio-FCL dozvole i naznačiti sve zahtjeve koje pilot mora da ispuni da bi se ograničenja uklonila;
 - (e) da sadrži sve kopije dokumenata neophodnih radi prikaza gore navedenih elemenata, zajedno sa kopijama odgovarajućih nacionalnih zahtjeva i procedura.

Član 11

Zdravstvena sposobnost kabinskog osoblja

1. Članovi kabinske posade uključeni u operacije vazduhoplova naznačeni u članu 4(1)(b) i (c) Uredbe (EC) 216/2008 moraju ispuniti tehničke zahtjeve i administrativne procedure datih u Aneksu IV.
2. Ljekarska provjera ili procjene članova kabinske posade koji su sprovedeni u skladu sa Uredbom Savjeta (EEC) 3922/91 i koje su još uvek važeće na dan stupanja na snagu ove Uredbe smatraće se važeće prema ovoj Uredbi do onoga što je ranije od navedenog:
 - (a) isteka perioda važnosti od strane naležnog tijela u skladu sa Uredbom (EEC) 3922/91; ili
 - (b) istekom perioda važnosti naznačenog u tački MED.C.005 Aneksa IV.

Period važnosti se računa od datuma posljednje ljekarske provjere ili procjene.

Do kraja perioda važnosti bilo koja dalja ponovna vazduhoplovno-medicinska procjena se mora izvesti u skladu sa Aneksom IV.

Član 12

Stupanje na snagu i primjenjivost

1. Ova Uredba stupa na snagu 20-tog dana nakon objavljivanja u *Službenom listu Evropske Zajednice*.
Važi od 8. aprila 2012. godine.
2. Odstupajući od stava 1, države članice mogu odlučiti da ne primjene sljedeće odredbe Aneksa I do 8. aprila 2015. godine:
 - (a) odredbe vezane za dozvole pilota vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, vazdušnog broda, balona i jedrilica;

- (b) odredbe Poddijela B;
 - (c) odredbe iz tačaka FCL.800, FCL.805, FCL.815 i FCL.820;
 - (d) u slučaju helikoptera, odredbe Sekcije 8 Poddijela J;
 - (e) odredbe Sekcija 10 i 11 Poddijela J.
3. Odstupajući od stava 1, Države Članice mogu odlučiti da ne zamjenjuju dozvole pilota aviona i helikoptera koje nijesu u skladu sa JAR-om, a koje su one izdale, prije 8. aprila 2014. godine.
 4. Odstupajući od stava 1, države članice mogu odlučiti da ne primjenjuju odredbe ove Uredbe za pilote koji posjeduju dozvolu i ljebarsko uvjerenje izdato u trećoj zemlji uključeni u nekomercijalne operacije vazduhoplova datim u Članu 4(1)(b) ili (c) Uredbe 216/2008 do 8. aprila 2014. godine.
 5. Odstupajući od stava 1, države članice mogu odlučiti da ne primjenjuju odredbe Sekcije 3 Poddijela B Aneksa IV do 8. aprila 2015. godine.
 6. Odstupajući od stava 1, države članice mogu odlučiti da ne primjenjuju odredbe Poddijela C Aneksa IV do 8. aprila 2014. godine.
 7. Kada država članica koristi odredbe stavova od 2 do 6 mora o tome obavijestiti Komisiju i Agenciju. Ovo obavještenje mora opisati razloge za takvo odstupanje kao i program za implementaciju koji sadrži predviđene aktivnosti i odgovarajuće rokove.

Ova Uredba je u potpunosti obavezujuća i direktno je primjenjiva za sve države članice.

U Briselu, 3. novembra 2011. godine.

Za Komisiju

Predsjednik

Jose Manuel BARROSO

ANEKS I
[DIO - FCL]
POD-DIO A
OPŠTI ZAHTJEVI

FCL.001 Nadležno tijelo

Za potrebe ovog dijela, nadležno tijelo mora biti tijelo određeno od strane države članice kome lice podnosi zahtjev za izdavanje dozvole ili pilot odgovarajućih ovlaštenja ili uvjerenja.

FCL.005 Obim

Ovaj dio utvrđuje zahtjeve za izdavanje pilotskih dozvola i odgovarajućih ovlaštenja i uvjerenja i uslove njihovog važenja i korišćenja.

FCL.010 Definicije

Za potrebe ovog dijela, sljedeće definicije se primjenjuju:

“Akrobatski let” označava namjerni manevar koji uključuje neku naglu promjenu u položaju vazduhoplova, abnormalni položaj, ili abnormalno ubrzanje, koje nije neophodno za normalan let ili obuku za dozvolu ili ovlaštenje, osim ovlaštenja za akrobacije.

“Avion” označava motorom pogonjen vazduhoplov sa fiksnim krilima teži od vazduha koji se održava u letu dinamičkom reakcijom vazduha na krilima.

“Avion sa više članova posade” označava tip aviona koji se mora letjeti sa kopilotom kao što je navedeno u letačkom priručniku ili prema uvjerenju operatora.

“Vazduhoplov” označava svaku napravu koja može da se održava u atmosferi od reakcije vazduha, osim reakcije vazduha na Zemljinu površinu.

“Dobro vazduhoplovno ponašanje” označava stalnu primjenu dobre procjene i znanja, vještina i stavova za ostvarivanje letačkih ciljeva.

“Vazdušni brod” označava pogonjen vazduhoplov lakši od vazduha, sa izuzetkom vazdušnih brodova sa toplim vazduhom, koji za potrebe ovog Dijela, su uključeni u definiciju balona.

“Balon” označava vazduhoplov lakši od vazduha koja nije motorno pogonjen i održava let kroz korišćenje gasa ili grijača vazduha. Za potrebe ovog Dijela, naduvan vazdušni brodovi sa toplim vazduhom, iako pogonjeni motorom, se takođe smatraju balonom.

“Osnovni trener instrumentalne obuke “(BITD) označava zemaljski uređaj za obuku koji predstavlja mjesto pilota učenika u klasi aviona. Mogu da se koriste instrumentalni paneli zasnovani na ekranima i oprugom nategnute kontrole leta, koji obezbjeđuju platform za obuku za barem proceduralne aspekte instrumentalnog leta.

“Kategorija vazduhoplova” označava razvrstavanje vazduhoplova prema njihovim osnovnim karakteristikama, npr. avion, uzgon dobijen snagom, helikopter, vazdušni brod, jedrilica, slobodni balon.

“Klasa aviona” označava kategoriju aviona sa jednim pilotom koji ne zahtijevaju ocjenu tipa.

“Klasa balona” označava kategoriju balona uzimajući u obzir sredstava za generisanje uzgona koja se koriste za održavanje leta.

“Komercijalni vazdušni saobraćaj” označava prevoz putnika, tereta i pošte za naknadu ili iznajmljivanje.

"Sposobnost" podrazumijeva kombinaciju vještina, znanja i stava potrebnog za izvršenje zadatka prema propisanim standardima.

"Element sposobnosti" označava radnju koja predstavlja zadatak koji ima događaj za početak i događaj za završetak koji jasno definiše svoje granice, sa evidentnim ishodom.

"Jedinica sposobnosti" podrazumijeva diskretnu funkciju koja se sastoji od niza elemenata sposobnosti.

"Kopilot" označava pilota koji vrši poslove vezane za upravljanje avionom, različite od poslova zapovjednika aviona, na vazduhoplovima koji zahtijevaju više od jednog pilota, isključujući pilota koji se nalazi u avionu jedino u cilju obuke za dozvolu ili ovlašćenje.

"Maršruta" označava let između tačke odlaska i tačke dolaska prateći pripremljenu planiranu rutu i koristeći procedure standardne navigacije.

"Kopilot za odmjenu u fazi krstarenja" označava pilota koji oslobađa kopilota od njegovih dužnosti za kontrolama faze krstarenja leta u operacijama sa više pilota iznad FL 200.

"Vrijeme obuke sa instruktorom" označava vrijeme letjenja u vazduhu ili vrijeme letjenja po instrumentima na uređajima na zemlji tokom kojeg lice obučava odgovarajući ovlašćeni instruktor.

"Greška" označava činjenje ili nečinjenje letačke posade koje vodi ka odstupanju od organizacionih ili letačkih namjera ili očekivanja.

"Upravljanje greškama" označava proces utvrđivanja i odgovora na greške putem mjera koje smanjuju ili eliminišu posljedice greške i umanjuju mogućnost greške ili neželjenog stanja vazduhoplova.

"Potpuni simulator leta" (FFS), označava repliku u punoj veličini određenog tipa ili marke, modela i serije pilotske kabine vazduhoplova, uključujući i sklopa cjelokupne opreme i kompjuterskih programa neophodnih da predstavlja vazduhoplov na zemlji i tokom leta, vizuelni sistem koji pruža pogled van pilotske kabine, i sistema kretanja korišćenjem sile.

"Vrijeme letjenja" označava

za avione, motorne jedrilice i uzgon dobijen snagom, ukupno vrijeme računajući od trenutka prvog pokretanja vazduhoplova u svrhu polijetanja, do trenutka potpunog zaustavljanja vazduhoplova na kraju leta.

Za helikoptere, označava ukupno vrijeme od trenutka početka okretanja lopatica rotora helikoptera do trenutka slijetanja helikoptera na kraju leta, i zaustavljanja lopatica rotora;

Za vazdušni brod, označava ukupno vrijeme od momenta kada se vazdušni brod otpusti sa jarbola radi polijetanja do trenutka kada vazdušni brod sleti na kraju leta, i kada je učvršćen za jarbol;

Za jedrilice, označava ukupno vrijeme od momenta kada jedrilica započne vožnju po zemlji u procesu polijetanja do trenutka kada jedrilica sleti na kraju leta;

Za balone, označava ukupno vrijeme od trenutka kada korpa napusti tlo radi polijetanja do trenutka slijetanja na kraju leta.

"Vrijeme letjenja po pravilima instrumentalnog leta" označava vrijeme letjenja tokom kojeg se vazduhoplov upravlja po pravilima instrumentalnog leta.

"Uređaj za letačku obuku" (FTD), označava u punoj veličini repliku instrumenata određenog tipa vazduhoplova, opremu, panela i kontrola na otvorenom prostoru pilotske kabine ili u zatvorenoj pilotskoj kabini vazduhoplova, uključujući i sklop opreme i računarskih programa potrebnih da predstavljaju vazduhoplov na zemlji i uslovima leta do nivoa instaliranih sistema u uređaju. Ne zahtijeva se sistem kretanja pomoću sile ili vizuelni sistem, izuzev u slučaju helikopterskog FTD nivoa 2 i 3, gdje je vizuelni sistem obavezan.

"Uređaj za vježbanje letačko-navigacijskih procedura" (FNPT) označava uređaj za obuku koji predstavlja pilotsku kabinu ili okruženje kokpita, uključujući i sklop opreme i računarskih programa neophodnih da predstavljaju tip vazduhoplova ili klasu u letačkim operacijama do nivoa da sistemi izgledaju da funkcionišu kao u avionu.

"Grupa balona" označava kategorizaciju balona, uzimajući u obzir veličinu odnosno kapacitet kupole.

"Helikopter" označava vazduhoplov teži od vazduha podržan u letu uglavnom reakcijom vazduha na jedan ili više rotora pogonjenih snagom na suštinski vertikalne ose.

"Vrijeme letjenja po instrumentima" označava vrijeme letjenja tokom kojeg pilot kontroliše vazduhoplov samo pomoću instrumenata.

"Vrijeme letjenja na uređaju za simuliranje leta na zemlji" označava vrijeme tokom kojeg se pilot obučava u simuliranom letu po instrumentima na uređajima za simuliranje leta (FSTD).

"Vrijeme po instrumentima" označava vrijeme letjenja po instrumentima u vazduhu ili na uređajima za simuliranje leta na zemlji.

"Operacije sa više pilota":

za avione, označava rad koji zahtijeva najmanje 2 pilota koristeći saradnju višečlane posade u avionima sa više ili sa jednim pilotom;

za helikoptere, označava rad koji zahtijeva najmanje 2 pilota koristeći saradnju višečlane posade u helikopterima sa više pilota.

"Saradnja višečlane posade" (MCC) označava rad letačke posade kao tima u kome članovi međusobno sarađuju predvođeni zapovjednikom.

"Vazduhoplov sa više pilota":

Za avione, označava sertifikovani avion za operacije sa posadom od najmanje dva pilota;

Za helikoptere, vazdušne brodove i vazduhoplove sa uzgonom dobijem snagom, označava tip vazduhoplova za kojeg se zahtijeva rad kopilota kao što je definisano u letačkom priručniku ili prema uvjerenju operatora ili sličnom dokumentu.

"Noć" označava vremenski period između završetka građanskog sumraka i početka građanskog svitanja, ili drugi vremenski period između zalaska i izlaska sunca koji može biti propisan od strane nadležnog tijela, kako je definisala država članica.

"Drugi uređaji za obuku" (OTD) označava sredstva za obuku, osim simulatora letjenja, uređaja za letačku obuku ili uređaja za vježbanje letačko-navigacijskih procedura (FNPT), koji omogućavaju obuku tamo gdje nije potrebno kompletno okruženje pilotske kabine.

"Kriterijum izvođenja" označava jednostavnu ocjenu zahtijevanog rezultata elementa sposobnosti i opis kriterijuma po kojem je kandidat ocijenjen ukoliko je postignut zahtijevani nivo izvođenja.

"Zapovjednik" (PIC), označava pilota određenog kao nadležnog i odgovornog za sigurno sprovođenje leta.

"Zapovjednik pod nadzorom" (PICUS) označava kopilota koji, pod nadzorom zapovjednika, izvršava obaveze i funkcije zapovjednika.

"Vazduhoplov sa uzgonom dobijenim snagom" označava svaki vazduhoplov koji generiše vertikalni uzgon i potisak/uzgon tokom leta rotorima promjenljive geometrije ili motorima/pogonskim uređajima montiranim na ili sadržanim u trupu ili krilima.

"Jedrilica sa pogonom" označava vazduhoplov opremljen sa jednim ili više motora koji imaju, sa motorima van upotrebe, karakteristike kao jedrilica.

"Privatni pilot" označava pilota koji posjeduje dozvolu koja mu zabranjuje letjenje vazduhoplovom u cilju sticanja zarade ili iznajmljivanja, osim aktivnosti obuke ili ispita, kako je definisano u ovom Dijelu.

"Provjera stručnosti" označava demonstraciju stručnosti u cilju produženja važenja ili obnove ovlašćenja, uključujući i usmeno ispitivanje koje ispitivač može da zahtijeva.

"Obnova važenja" (npr. ovlašćenja/uvjerenja) označava upravni postupak preduzet po isteku važenja ovlašćenja ili uvjerenja, u cilju obnove prava korišćenja ovlašćenja ili uvjerenja za dalji precizirani period kao posljedica ispunjenja određenih zahtjeva.

"Produženje važenja" (npr. ovlašćenja/uvjerenja) označava upravni postupak koji se preduzima u toku važenja ovlašćenja ili uvjerenja koji omogućava imaću nastavak korišćenja prava ovlašćenja ili uvjerenja za dalji precizirani period kao posljedica ispunjenja određenih zahtjeva.

"Rutni sektor" označava let koji se sastoji od polijetanja, odlaska, krstarenja koje nije kraće od 15 minuta, dolaska, prilaza i slijetanja.

"Jedrilica" označava vazduhoplov teži od vazduha koji se održava u letu pomoću dinamične reakcije vazduha o svoje fiksne uzgonske površine, slobodan let koji ne zavisi od motora.

"Vazduhoplov sa jednim pilotom" označava vazduhoplov sertifikovan za rad sa jednim pilotom.

"Praktični ispiti" označava prikaz stručnosti u cilju izdavanja dozvole ili ovlašćenja, uključujući i usmeno ispitivanje koje ispitivač može da zahtijeva.

"Samostalno vrijeme letjenja" označava vrijeme letjenja tokom kojeg je pilot učenik jedina osoba u avionu.

"Učenik zapovjednik (SPIC)" označava pilota učenika koji vrši dužnosti na letu sa instruktorom gde instruktor samo nadgleda pilota učenika i ne smije da utiče ili da upravlja letom vazduhoplova.

"Ugrožavanje" označava događaje ili greške koje se dogode van uticaja letачke posade, povećavaju operativnu složenost i kojima se mora upravljati da bi se održala granica sigurnosti.

"Upravljanje ugrožavanjem" označava proces utvrđivanja i odgovora na ugrožavanje putem kontramjera koje smanjuju ili eliminišu posljedice ugrožavanja, i umanjuju mogućnost greške ili neželjenog stanja vazduhoplova.

"Motorna jedrilica (TMG)" označava posebnu klasu pogonjene jedrilice koja ima integrisan, neuvlačeći motor i neuvlačeću elisu. Mora biti sposobna za polijetanje i penjanje sopstvenom snagom u skladu s njenim letачkim priručnikom.

"Tip vazduhoplova" označava kategorizaciju vazduhoplova koji zahtijeva ovlašćenje za letjenje na tipu određenom na osnovu podatka operativne pogodnosti ustanovljeno u skladu sa Dijelom-21, i koji uključuje sve vazduhoplove istog osnovnog dizajna, uključujući sve modifikacije, osim onih koje prouzrokuju izmjene u načinu upravljanja.

FCL.015 Aplikacija i izdavanje dozvola, uvjerenja i ovlašćenja

- (a) Zahtjev za izdavanje, produženje važenja ili obnovu dozvole, pilotske dozvole i odgovarajućih ovlašćenja i uvjerenja mora biti dostavljen nadležnom tijelu u obliku i na način koji je utvrdilo to tijelo. Prijava mora biti dostavljena sa dokazom da podnosilac prijave ispunjava zahtjeve za izdavanje, produženje važenja ili obnavljanje dozvola ili uvjerenja, kao i sa odgovarajućim ovlašćenjima ili upisima, utvrđeno ovim Dijelom i Dijelom Medicina.
- (b) Svako ograničenje ili proširenje prava odobrenih datom dozvolom, ovlašćenjem ili uvjerenjem će biti upisano u dozvolu ili uvjerenje od strane nadležnog tijela.

- (c) Lice ne može da posjeduje više od jedne dozvole u bilo kom trenutku, po kategoriji vazduhoplova, izdate u skladu sa ovim Dijelom.
- (d) Prijava za izdavanje dozvole za drugu kategoriju vazduhoplova, ili za izdavanje daljih ovlašćenja ili uvjerenja, kao i izmjena i dopuna, produženje važenja ili obnavljanje tih dozvola, ovlašćenja ili uvjerenja mora biti podnijeta nadležnom tijelu koji je prvobitno izdao pilotsku dozvolu osim u slučaju kada pilot je tražio promjenu nadležnog tijela i prenos njegovog dosijea dozvole i ljekarskog uvjerenja tom tijelu.

FCL.020 Pilot učenik

Učenik pilot ne smije letjeti samostalno ukoliko nije za to ovlašćen i pod nadzorom instruktora letjenja.

Prije svog prvog samostalnog leta, pilot-učenik mora biti najmanje:

u slučaju aviona, helikoptera i vazdušnih brodova: 16 godina starosti;

u slučaju jedrilica i balona: 14 godina starosti.

FCL.025 Teorijski pregledi znanja za izdavanje dozvola

(a) Obaveze podnosioca

- (1) Podnosioci zahtjeva moraju da polažu čitav niz ispita za određenu dozvolu ili ovlašćenje u nadležnosti jedne države članice.
- (2) Podnosioci prijava moraju pristupiti ispitima kada su preporučeni od strane odobrene organizacije za obuku (ATO) odgovorne za njihovu obuku, nakon što su završili odgovarajuće elemente kursa obuke za teorijsko znanje po zadovoljavajućem standardu.
- (3) Preporuka od strane ATO važi 12 mjeseci. Ako podnosilac prijave nije uspio u bar jednom pokušaju polaganja ispita teorijskog znanja u ovom roku važenja, potrebu za daljom obukom određuje ATO, na osnovu potrebe podnosioca zahtjeva.

(b) Standard prolaza

- (1) prolaz na ispitu će biti dodijeljen kandidatu za postizanje najmanje 75% od ocjena dodijeljenih tom ispitu. Ne postoje kazneni poeni.
- (2) Ukoliko nije drugačije utvrđeno u ovom Dijelu, kandidat je uspješno završio potrebne teorijske ispite za odgovarajuću pilotsku dozvolu ili ovlašćenje kada je položio sve ispitne predmete u roku od 18 meseci računajući od kraja kalendarskog mjeseca kada je kandidat prvi put polagao ispit.
- (3) Ukoliko kandidat nije uspio da položi ispit u 4 pokušaja, ili nije uspio da prođe sve ispitne predmete u 6 termina za polaganje ispita ili u periodu iz stava (2), on mora ponovo polagati kompletan ispit.

Prije ponovnog pokušaja polaganja ispita, kandidat mora proći dodatnu obuku u ATO. Obim i nivo potrebne obuka utvrđuje organizacija za obuku, na osnovu potreba kandidata.

(c) Rok važenja

- (1) Položeni ispiti teorijskih znanja važe:
 - (i) za izdavanje dozvole pilota lakog vazduhoplova, dozvole za privatnog pilota, dozvole pilota jedrilice ili dozvole pilota balona, 24 mjeseca;
 - (ii) za izdavanje dozvole profesionalnog pilota ili ovlašćenja za instrumentalno letjenje (IR), 36 mjeseci;

(iii) periodi u (i) i (ii) se računaju od dana kada je pilot položio teorijske ispite, u skladu sa (b) (2).

(2) Položeni ispit teorijskog znanja za dozvolu transportnog pilota (ATPL) će važiti za izdavanje ATPL-a na 7 godina od posljednjeg dana važenja:

(i) IR upisanog u dozvolu ili

(ii) u slučaju helikoptera, ovlašćenja za letjenje na tipu helikoptera upisanog u dozvolu.

FCL.030 Ispit praktičnih vještina

- (a) Prije praktičnog ispita za izdavanje dozvole, ovlašćenja ili uvjerenja, kandidat je dužan da položi potrebne teorijske ispite, osim u slučaju kandidata koji je na kursu integralne letačke obuke. U svakom slučaju, obuka teorijskog znanja mora biti uvijek završena prije praktičnog ispita.
- (b) Osim za izdavanje dozvole transportnog pilota aviona, kandidata za praktični ispit mora preporučiti organizacija/osoba odgovorna za obuku, kada se obuka završi. Dosije sa obuke mora biti dostupan ispitivaču.

FCL.035 Priznavanje naleta i teorijskog znanja

(a) Priznavanje naleta

- (1) Ukoliko nije drugačije navedeno u ovom Dijelu, priznati nalet za dozvolu, ovlašćenje ili uvjerenje mora biti u istoj kategoriji vazduhoplova za koje se traži dozvola ili ovlašćenje.
- (2) Zapovjednik ili na obuci.
 - (i) kandidatu za dozvolu, ovlašćenje ili uvjerenje će se u potpunosti priznati nalet sa svim samostalnim, naletom na obuci ili PIC naletom prema ukupnom naletu potrebnom za dozvolu, ovlašćenje ili uvjerenje.
 - (ii) osoba koja je završila ATP integrisani kurs obuke ima pravo da joj bude priznato do 50 sati naleta kao pilota učenika instrumentalnog vremena za zahtijevano PIC nalet potrebnog za izdavanje dozvole transportnog pilota, dozvole profesionalnog pilota i ovlašćenja za letjenje višemotornim tipom ili klasom.
 - (iii) osoba koja je završila CPL/IR integrisani kurs obuke ima pravo da joj bude priznato do 50 sati naleta pilota učenika instrumentalnog vremena za PIC nalet potreban za izdavanje dozvole profesionalnog pilota i ovlašćenja za letjenje višemotornim tipom ili klasom.
- (3) Nalet kao kopilot. Osim ako je drugačije navedeno u ovom Dijelu, imalac pilotske dozvole, kada je u ulozi kopilota ili PICUS-a, ima pravo da mu bude priznat sav kopilotski nalet za ukupni potrebni nalet za veći nivo pilotske dozvole.

(b) Priznavanje teorijskog znanja

- (1) Kandidatu koji je položio ispit teorijskog znanja za dozvolu transportnog pilota se priznaju teorijski zahtjevi znanja za dozvolu pilota lakog vazduhoplova, dozvolu privatnog pilota, dozvole profesionalnog pilota i, osim u slučaju helikoptera, IR u istoj kategoriji vazduhoplova.
- (2) Kandidatu koji je položio ispit teorijskog znanja za dozvolu profesionalnog pilota se priznaju teorijski zahtjevi znanja za dozvolu pilota lakog vazduhoplova ili dozvolu privatnog pilota u istoj kategoriji vazduhoplova.

- (3) Imaocu IR ili kandidatu koji je položio ispit instrumentalnog teorijskog znanja za kategoriju vazduhoplova se priznaju u potpunosti zahtjevi obuke teorijskog znanja i ispita za IR za drugu kategoriju vazduhoplova.
- (4) Imaocu dozvole pilota će biti priznati zahtjevi obuke teorijskog znanja i ispita za dozvole u drugoj kategoriji vazduhoplova u skladu sa Dodatkom 1 ovog Dijela.

Ovo priznavanje se takođe odnosi na kandidate za dozvolu pilota koji su već uspješno završili ispite teorijskog znanja za izdavanje te dozvole u drugoj kategoriji vazduhoplova, dok je u roku važenja naveden u FCL.025 (c).

FCL.040 Korišćenje prava dozvole

Korišćenje prava datih dozvolom zavisi od važnosti ovlašćenja sadržanih u njima, ako primjenjivo, i ljekarskog uvjerenja.

FCL.045 Obaveza da nose i prezentuju dokumenata

- (a) Piloti moraju nositi sa sobom važeću dozvolu i ljekarsko uvjerenje prilikom korišćenja prava iz dozvole.
- (b) Pilot takođe mora nositi lični identifikacioni dokument koji sadrži fotografiju.
- (c) Pilot ili pilot učenik mora bez nepotrebnog odlaganja prikazati inspekciji svoju evidenciju naleta po zahtjevu ovlašćenog predstavnika nadležnog tijela.
- (d) Učenik pilot mora sa sobom nositi dokaz o odobrenju, po FCL.020 (a), na svim samostalnim maršrutnim letovima.

FCL.050 Evidencija naleta

Pilot mora da vodi pouzdanu evidenciju o detaljima svih letova koje je letio u obliku i na način koji je utvrdio nadležno tijelo.

FCL.055 Znanje jezika

- (a) Opšte. Piloti aviona, helikoptera, vazduhoplova sa snagom generisanim uzgonom i vazdušnog broda od kojih je zahtijevano korišćenje radiotelefonijske ne smiju koristiti prava iz dozvola i ovlašćenja, osim ako nije upisano znanje jezika u dozvoli, za engleski jezik ili jezik koji se koristi za radio komunikaciju tokom leta. Upis mora navesti jezik, nivo stručnosti i važenje.
- (b) Podnosilac zahtjeva za upis znanja jezika mora pokazati, u skladu sa Dodatkom 2 ovog Dijela, najmanje operativni nivo znanja jezika bilo u korišćenju frazeologije ili svakodnevnog jezika. Radi toga, kandidat mora da pokaže sposobnost da:
 - (1) komunicira efikasno u glasovnim i u licem-u-lice situacijama;
 - (2) komunicira o svakodnevnim temama kao i temama vezanim za rad, sa preciznošću i jasno;
 - (3) koristi odgovarajuće komunikativne strategije za razmjenu poruka i da prepozna i riješi nesporazume u opštoj komunikaciji ili u kontekstu vezanom za rad;
 - (4) uspješno koristi lingvističke izazove sastavljene od komplikacija ili neočekivanog spleta okolnosti koje se dešavaju u situacijama rutinskog rada ili komunikativnog zadatka sa kojim su inače upoznati, i
 - (5) koristi dijalekt ili akcenat koji je razumljiv vazduhoplovnoj zajednici.

- (c) Osim za pilote koji su pokazali stručnost jezika na ekspertskom nivou, u skladu sa Dodatkom 2 ovog Dijela, upis stručnosti jezika mora se ponovo procijeniti svake:
 - (1) 4 godine, ako je pokazan operativni nivo, ili
 - (2) 6 godina, ako je pokazan prošireni nivo.
- (d) Posebni zahtjevi za imaoce ovlašćenja za letjenje po instrumentima (IR). Ne dovodeći u pitanje gore pomenute stavove, imaoци IR moraju pokazati sposobnost da koriste engleski jezik na nivou koji im omogućava da:
 - (1) razumiju sve informacije relevantne za ostvarivanje svih faza leta, uključujući pripremu leta;
 - (2) korišćenje radio-telefonije u svim fazama leta, uključujući i u vanrednim situacijama;
 - (3) komunicira sa ostalim članovima posade u svim fazama leta, uključujući pripremu leta.
- (e) Demonstracija znanja jezika i korišćenja engleskog jezika za imaoce IR vrši se preko metoda procjene koje uspostavlja nadležni tijelo.

FCL.060 Skorašnje iskustvo

- (a) Baloni. Pilot ne smije upravljati balonom u komercijalnom vazдушnom saobraćaju ili prevozu putnika osim ukoliko ima u prethodnih 180 dana:
 - (1) najmanje 3 leta kao pilot balona, od čega najmanje 1 mora biti u balonu odgovarajuće klase i grupe, ili
 - (2) 1 let u odgovarajućoj klasi i grupi balona pod nadzorom instruktora kvalifikovanog u skladu sa pod-dijelom J.
- (b) Avioni, helikopteri, vazduhoplovi sa uzgonom dobijenim snagom, vazдуšni brodovi i jedrilice. Pilot ne smije upravljati avionom u komercijalnom vazдушnom saobraćaju ili prevozu putnika:
 - (1) kao PIC ili kopilot, osim ukoliko nije imao, u prethodnih 90 dana, najmanje 3 polijetanja, prilaza i slijetanja u avionu istog tipa ili klase ili FFS-u za taj tip ili klasu. 3 polijetanja i slijetanja se moraju obaviti u operacijama sa više ili sa jednim pilotom, u zavisnosti od prava koje posjeduje pilot; i
 - (2) kao PIC noću osim ukoliko:
 - (i) je u prethodnih 90 dana imao najmanje 1 polijetanje, prilaz i slijetanje noću kao pilot koji leti na avionu istog tipa ili klase ili FFS-u za taj tip ili klasu; ili
 - (ii) posjeduje IR;
 - (3) kao kopilot za odmenu u fazi krstarenja osim ukoliko:
 - (i) je usklađen sa zahtjevima pod (b)(1), ili
 - (ii) da je sproveo u prethodnih 90 dana barem 3 sektora kao kopilot za odmjenu u fazi krstarenja na istom tipu ili klasi vazduhoplova, ili
 - (iii) je sprovedena obuka za skorašnje iskustvo i obuka osvježenja znanja na FFS-u u intervalima koji ne prelaze 90 dana. Ova obuka osvježenja može da se kombinuje sa obukom osvježenja operatera predviđenom u Dijelu-OR. OPS.
 - (4) Kada pilot ima pravo da upravlja više od jednim tipom aviona sa sličnim karakteristikama za rukovanje i rad, 3 polijetanja, prilaza i slijetanja zahtijevana u (1) mogu se ostvariti kao što je definisano u podacima operativne podobnosti utvrđenih u skladu sa Dijelom-21.

- (5) Kada pilot ima pravo da upravlja više od jednim tipom nesloženog helikoptera sa sličnim karakteristikama za rukovanje i rad, kao što je definisano u podacima operativne podobnosti utvrđenih u skladu sa Dijelom-21, 3 polijetanja, prilaza i slijetanja zahtijevana u (1) mogu se vršiti samo u jednom od tipova, pod uslovom da je pilot izvršio najmanje 2 sata leta na svakom od tipova helikoptera, tokom prethodnih 6 mjeseci.

(c) Posebni zahtjevi za komercijalni vazdušni saobraćaj:

- (1) U slučaju komercijalnog vazdušnog saobraćaja, 90-dnevni period propisan u stavovima (b)(1) i (2) ovog člana može se produžiti do maksimalno 120 dana, ukoliko pilot leti na liniji pod nadzorom instruktora za letjenje na tipu, ili ispitivača.
- (2) Kada pilot ne ispunjava zahtjeve u (1), mora završiti letačku obuku na vazduhoplovu ili FFS-u vazduhoplova tog tipa, koja mora da obuhvati barem zahtjeve propisane pod (b)(1) i (2) prije nego što počne da koristi svoja prava.

FCL.065 Uskraćivanje prava imaocu dozvole starosti 60 godina ili više u komercijalnom vazdušnom saobraćaju

- (a) Starost 60-64. Avioni i helikopteri. Imalac pilotske dozvole koji je navršio 60 godina ne smije biti pilot vazduhoplova angažovanog u komercijalnom vazdušnom saobraćaju, izuzev:
- (1) kao član višečlane posade i
 - (2) pod uslovom da je taj imalac jedini pilot u letačkoj posadi koji je navršio 60 godina.
- (b) 65 godina. Imalac pilotske dozvole koji je navršio 65 godina ne smije biti pilot vazduhoplova angažovanog u komercijalnom vazdušnom saobraćaju.

FCL.070 Opoziv, suspenzija i ograničenje dozvole, ovlašćenja i uvjerenja

- (a) Dozvole, ovlašćenja i uvjerenja izdata u skladu sa ovim dijelom mogu biti ograničena, suspendovana ili oduzeta od strane nadležnog tijela kada pilot ne ispunjava zahtjeve ovog Dijela, Dijela-Medicinski ili važeće operativne zahtjeve, u skladu sa uslovima i procedurama navedenim u Dijelu-ARA.
- (b) Kada je pilotu dozvola suspendovana ili oduzeta, mora bez odlaganja vratiti dozvolu ili uvjerenje nadležnom tijelu.

POD-DIO B
DOZVOLA PILOTA LAKIH VAZDUHOPLOVA - LAPL

DIO 1

Opšti zahtjevi

FCL.100 LAPL - Minimalna starost

Podnosilac zahtjeva za LAPL mora biti:

- (a) u slučaju aviona i helikoptera, najmanje 17 godina;
- (b) u slučaju jedrilice i balona, najmanje 16 godina.

FCL.105 LAPL - Prava i uslovi

- (a) Opšte. Prava imaoca LAPL je da djeluju bez naknade kao PIC u nekomercijalnim operacijama za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova.
- (b) Uslovi. Podnosilac zahtjeva za LAPL mora da ispunjava uslove za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova i, kada je primjenljivo, za klasu ili tip vazduhoplova koji se koristi na praktičnom ispitu.

FCL.110 LAPL - Priznavanje za istu kategoriju vazduhoplova

- (a) Podnosiocima zahtjeva za LAPL koji su posjedovali još jednu dozvolu u istoj kategoriji vazduhoplova će biti priznata ista u potpunosti prema zahtjevima LAPL u toj kategoriji vazduhoplova.
- (b) Ne dovodeći u pitanje prethodni stav, ukoliko je dozvola istekla, podnosilac zahtjeva mora da položi praktični ispit u skladu sa FCL.125 za izdavanje LAPL u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

FCL.115 LAPL - Obuka

Podnosioci zahtjeva za LAPL moraju završiti kurs obuke u okviru jednog ATO. Kurs obuhvata obuku u teorijskom znanju i letjenju koje odgovaraju datim pravima.

FCL.120 LAPL - Ispit teorijskog znanja

Podnosioci zahtjeva za LAPL moraju pokazati nivo teorijskog znanja koji odgovara dodijeljenim pravima, preko sljedećih ispita:

- (a) zajednički predmeti:
 - Vazduhoplovni propisi,
 - Ljudske mogućnosti,
 - Meteorologija, i
 - Komunikacije;
- (b) specifični predmeti koji se tiču vazduhoplova različitih kategorija:
 - Teorija letjenja,
 - Operativne procedure,
 - Performanse leta i planiranje,

- Opšte poznavanje vazduhoplova, i
- Navigacija.

FCL.125 LAPL – Praktični ispit

- (a) Podnosioci zahtjeva za LAPL moraju demonstrirati polaganjem praktičnog ispita sposobnosti da obavljaju, kao PIC na odgovarajućim kategorijama vazduhoplova, odgovarajuće procedure i manevre u skladu sa odobrenim pravima.
- (b) Podnosioci zahtjeva za praktični ispit moraju proći letačku obuku na istoj klasi ili tipu vazduhoplova koji se koristi za praktični ispit. Prava će biti ograničena na klasu ili tip koji se koristio za praktični ispit do daljeg upisa proširenja u dozvolu, u skladu sa ovim pod-dijelom.
- (c) Standardi za prolaz
 - (1) Praktični ispit mora biti podijeljen u različite sekcije, koje predstavljaju sve različite faze leta koje odgovaraju kategoriji vazduhoplova.
 - (2) Neuspjeh u bilo kojoj tački sekcije podrazumijeva neuspjeh kandidata u cijeloj sekciji. Ukoliko kandidat ne položi samo jednu sekciju, mora ponoviti samo tu sekciju. Neuspjeh u više od jedne sekcije podrazumijeva neuspjeh kandidata na cijelom praktičnom ispitu.
 - (3) Kada praktični ispit treba da se ponovi u skladu sa (2), neuspjeh u bilo kojoj sekciji, uključujući i one koji je položio u prethodnom pokušaju, podrazumijeva neuspjeh kandidata na cijelom praktičnom ispitu.
 - (4) Ukoliko se ne polože sve sekcije praktičnog ispita u dva pokušaja neophodna je dalja praktična obuka.

DIO 2

Posebni zahtjevi za LAPL za avione - LAPL (A)

FCL.105.A LAPL(A) - Privilegije i uslovi

- (a) Prava imaoca LAPL za avione su da djeluje kao PIC na jednomotornom klipnom avionu (kopno) ili TMG sa maksimalnom sertifikovanom masom na polijetanju od 2000 kg ili manje, koji nosi najviše 3 putnika, tako da nikada nema više od 4 osobe u vazduhoplovu.
- (b) Imaoci u LAPL(A) mogu prevoziti samo putnike nakon što su završili, nakon izdavanja dozvole, 10 sati letjenja kao PIC na avionima ili TMG.

FCL.110.A LAPL(A) – Iskustveni zahtjevi i priznavanje

- (a) Podnosioci zahtjeva za LAPL(A) moraju da imaju najmanje 30 sati obuke u letjenju na avionima ili TMG-u, uključujući najmanje:
 - (1) 15 sati letjenja sa instruktorom na klasi u kojoj će se obaviti praktični ispit;
 - (2) 6 sati samostalnog letjenja pod nadzorom, uključujući najmanje 3 sata samostalnog maršrutnog letjenja sa najmanje jednim maršrutnim letom od najmanje 150 km (80 NM), tokom kojeg se izvrši najmanje 1 slijetanje na aerodromu koji se razlikuje od aerodroma polaska.
- (b) Posebni uslovi za kandidate koji posjeduju LAPL(S) sa TMG ekstenzijom. Kandidati za LAPL(A) koji posjeduju LAPL (S) sa ekstenzijom TMG moraju da završe najmanje 21 sat letjenja na TMG-u nakon upisa TMG ekstenzije i da ispune zahtjeve FCL.135.A (a) na avionima.

- (c) Priznavanje. Kandidatima sa prethodnim iskustvom kao PIC može biti priznato iskustvo za zahtjeve u (a). Obim priznavanja utvrđuje ATO gde pilot pohađa obuku, na osnovu prijemnog letačkog testa, ali u svakom slučaju:

- (1) ne prelazi ukupno vrijeme letjenja kao PIC-a;
- (2) nije veći od 50% od potrebnih sati u (a);
- (3) ne obuhvata zahtjeve (a)(2).

FCL.135.A LAPL (A) - Proširenje prava za drugu klasu ili varijantu aviona

- (a) Prava LAPL(A) su ograničena na klasu i varijante aviona ili TMG-a na kojima je izvršen praktični ispit. Ovo ograničenje može biti ukinuto kada pilot završi na drugoj klasi sljedeće zahtjeve:

- (1) 3 sata letačke obuke, uključujući:
 - (i) 10 polijetanja i slijetanja sa instruktorom; i
 - (ii) 10 nadziranih samostalnih polijetanja i slijetanja.
- (2) praktični ispit na kome će prikazati odgovarajući nivo sposobnosti na novoj klasi. Tokom praktičnog ispita, kandidat mora ispitivaču pokazati adekvatan nivo teorijskog znanja za drugu klasu u sljedećim predmetima:
 - (i) operativne procedure;
 - (ii) performanse leta i planiranje;
 - (iii) opšte poznavanje vazduhoplova.

- (b) Prije nego što imalac LAPL može koristiti prava dozvole na drugoj varijanti aviona od one kojom se koristio za praktični ispit, pilot mora pohađati obuku o razlikama ili poznavanju. Obuka o razlikama mora da bude zabilježena u letačkoj knjižici, ili ekvivalentni dokument i potpisan od strane instruktora.

FCL.140.A LAPL (A) - Zahtjevi za skorašnje iskustvo

- (a) Imaoci LAPL(A) mogu koristiti prava iz dozvole kada su, u posljednjih 24 mjeseca, ostvarili kao piloti aviona ili TMG-a:

- (1) najmanje 12 sati letjenja kao PIC, uključujući 12 polijetanja i slijetanja, i
- (2) obuku osvježavanja od najmanje 1 sat ukupne letačke obuke sa instruktorom.

- (b) Imaoci u LAPL(A) koji ne ispunjavaju zahtjeva iz (a) moraju:

- (1) polagati praktični ispit sa ispitivačem prije nego što nastave korišćenje prava iz dozvole; ili
- (2) da izvrše dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, letjeći sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, kako bi ispunili zahtjeve u (a).

DIO 3.

Posebni zahtjevi za LAPL za helikoptere - LAPL(H)

FCL.105.H LAPL (H) – Prava

Prava imaoaca LAPL za helikoptere su da djeluje kao PIC na jednomotornim helikopterima sa najvećom sertifikovanom masom na polijetanju od 2.000 kg ili manje, da prevozi najviše 3 putnika, tako da nikada nijesu više od 4 osobe na letu.

FCL.110.H LAPL (H) - Zahtjevi za iskustvo i priznavanje

- (a) Podnosioci zahtjeva za LAPL(H) moraju završiti 40 sati obuke u letjenju na helikopterima. Najmanje 35 sati mora biti na tipu helikoptera koji se koristi za praktični ispit. Obuka u letjenju sadrži najmanje:
- (1) 20 sati letačke obuke sa instruktorom; i
 - (2) 10 sati samostalnog letjenja pod nadzorom, uključujući najmanje 5 sati samostalnog maršrutnog letjenja sa najmanje jednim maršrutnim letom od najmanje 150 km (80 NM), sa jednim slijetanjem na aerodromu koji se razlikuje od aerodroma polaska.
- (b) Priznavanje. Kandidatu sa prethodnim iskustvom kao PIC može biti priznato iskustvo za zahtjeve iz (a).

Obim priznavanja određuje ATO gde se pilot obučava, na osnovu prijemnog letačkog testa, ali u svakom slučaju:

- (1) ne prelazi ukupno vrijeme letjenja kao PIC-a;
- (2) nije veća od 50% potrebnih sati u (a);
- (3) ne obuhvata zahtjeve iz (a)(2).

FCL.135.H LAPL (H) - Proširenje prava na drugi tip ili varijantu helikoptera

- (a) Prava LAPL(H) su ograničena na određeni tip i varijantu helikoptera na kome je izvršen praktični ispit. Ovo ograničenje može biti uklonjeno kada pilot završi:
- (1) 5 sati obuke letjenja, uključujući:
 - (i) 15 polijetanja, prilaza i slijetanja, sa instruktorom;
 - (ii) 15 nadziranih samostalnih polijetanja, prilaza i slijetanja;
 - (2) Praktični ispit da prikaže odgovarajući nivo sposobnosti na novom tipu. Tokom praktičnog ispita, kandidat mora prikazati ispitivaču adekvatan nivo teorijskog znanja za drugi tip u sljedećim predmetima:
 - Operativne procedure,
 - Performanse leta i planiranje,
 - Opšte poznavanje vazduhoplova.

- (b) Prije nego što imalac LAPL(H) može koristiti prava dozvole na drugoj varijanti helikoptera od onoga kojim se koristio za praktični ispit, pilot mora pohađati obuku o razlikama i poznavanju, kao što je utvrđeno u podacima operativne podobnosti definisane u skladu sa Dijelom-21. Obuka o razlikama mora da bude zabilježena u letačkoj knjižici, ili ekvivalentni dokument i potpisan od strane instruktora.

FCL.140.H LAPL (H) - Zahtjevi za skorašnje iskustvo

- (a) Imaoci LAPL(H) mogu koristiti prava njihove dozvole za određeni tip, ako su u posljednjih 12 mjeseci na tom tipu helikoptera ostvarili:
- (1) najmanje 6 sati letjenja kao PIC-a, uključujući 6 polijetanja, prilaza i slijetanja, i
 - (2) obuku osvježavanja znanja od najmanje jednog sata ukupne letačke obuke sa instruktorom.

(b) Imaoci LAPL(H) koji se ne ispune zahtjeve iz (a) moraju:

- (1) uraditi provjeru strcnosti sa ispitivačem za taj tip prije nego što nastave da koriste prava iz njihove dozvole, ili
- (2) da izvrše dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, letjeći sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, kako bi ispunili zahtjeve iz (a).

DIO 4

Posebni zahtjevi za LAPL za jedrilice - LAPL (S)

FCL.105.S LAPL (S) - Prava i uslovi

- (a) Prava imaoca LAPL za jedrilice je da djeluje kao PIC jedrilica i pogonjenih jedrilica. U cilju da ostvari prava na TMG, imalac mora ispuniti zahtjeve iz FCL.135.S.
- (b) Imaoci LAPL (S) mogu prevoziti putnike ukoliko su, poslije izdavanja dozvole, izvršili 10 sati naleta ili 30 lansiranja kao PIC jedrilice ili pogonjene jedrilice.

FCL.110.S LAPL (S) - Zahtjevi iskustva i Priznavanje

- (a) Podnosioci zahtjeva za LAPL(S) moraju da imaju najmanje 15 sati obuke u letjenju na jedrilicama, ili pogonjenim jedrilicama, uključujući najmanje:
 - (1) 10 sati letačke obuke sa instruktorom;
 - (2) 2 sata samostalnog letjenja pod nadzorom;
 - (3) 45 lansiranja i slijetanja;
 - (4) jedan samostalni maršrutni let od najmanje 50 km (27 NM) ili jedan maršrutni let sa instruktorom od najmanje 100 km (55 NM).
- (b) 15 sati potrebnih u (a), a najviše 7 sati može biti ostvareno u TMG.
- (c) Priznavanje. Kandidatu sa prethodim iskustvom kao PIC može biti priznato iskustvo za zahtjeve u (a).

Obim priznavanja utvrđuje ATO gde pilot pohađa obuku, na osnovu prijemnog letačkog testa, ali u svakom slučaju:

- (1) ne prelazi ukupno vrijeme letjenja kao PIC;
- (2) nije veći od 50% potrebnih sati u (a);
- (3) ne obuhvata zahtjeve u (a)(2) do (a)(4).

FCL.130.S LAPL (S) - Metode lansiranja

- (a) Prava LAPL(S) su ograničena na lansirnu metodu korišćenu na praktičnom ispitu. Ovo ograničenje može biti uklonjeno kada pilot završi:
 - (1) u slučaju lansiranja vitlom i automobilom, najmanje 10 lansiranja sa instruktorom i 5 samostalnih lansiranja pod nadzorom;
 - (2) u slučaju aero zaprege ili samostalnog lansiranja, najmanje 5 lansiranja sa instuktorom i 5 samostalnih lansiranja pod nadzorom. U slučaju samostalnog lansiranja, obuka sa instruktorom može da se uradi u TMG;
 - (3) u slučaju lansiranja bandžijem, najmanje 3 lansiranja sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom.

- (b) Završetak dodatne obuke lansiranja se upisuje u letačku knjižicu potpisanu od strane instruktora.
- (c) U cilju zadržavanja prava za svaki metod lansiranja, piloti moraju izvršiti najmanje 5 lansiranja u toku posljednja 24 mjeseca, osim za bandži lansiranja, u kom slučaju je potrebno samo 2 lansiranja.
- (d) Kada pilot ne ispunjava zahtjeve iz (c), mora izvršiti dodatni broj lansiranja sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora u cilju obnove prava.

FCL.135.S LAPL (S) - Proširenje prava na TMG

Prava LAPL(S) će biti proširena na TMG, kada pilot završi u ATO, najmanje:

- (a) 6 sati obuke letjenja na TMG, uključujući:
 - (1) 4 sata letačke obuke sa instruktorom;
 - (2) jedan samostalni maršrutni let od najmanje 150 km (80 NM), tokom kojeg mora imati jedno slijetanje sa potpunim zaustavljanjem na aerodromu različitom od aerodroma polaska;
- (b) praktični ispit da prikaže odgovarajući nivo sposobnosti na TMG-u. Tokom praktičnog ispita, kandidat mora takođe pokazati ispitivaču odgovarajući nivo teorijskog znanja za TMG u sljedećim predmetima:
 - Teorija leta,
 - Operativne procedure,
 - Performansi leta i planiranje,
 - Opšte poznavanje vazduhoplova,
 - Navigacija.

FCL.140.S LAPL (S) – Zahtjevi za skorašnje iskustvo

- (a) Jedrilice i pogonjene jedrilice. Imaoci LAPL (S) mogu samo koristiti prava dozvole za jedrilice ili pogonjene jedrilice kada su završili na jedrilicama ili pogonjenim jedrilicama, osim na TMG, u posljednjih 24 mjeseca, najmanje:
 - (1) 5 sati letjenja kao PIC, uključujući i 15 lansiranja;
 - (2) 2 trenažna leta sa instruktorom.
- (b) TMG. Imaoci LAPL(S) mogu samo koristiti prava dozvole na TMG kada imaju:
 - (1) završeno na TMG-u u posljednjih 24 mjeseca:
 - (i) najmanje 12 sati letjenja kao PIC, uključujući 12 polijetanja i slijetanja, i
 - (ii) obuku osvježenja od najmanje jednog sata ukupnog letjenja sa instruktorom.
 - (2) Kada imalac LAPL (S) ima prava da leti avionom, zahtjevi iz (1) mogu biti izvršeni na avionima.
- (c) Imaoci LAPL (S) koji ne ispunjavaju zahtjeve iz (a) ili (b), prije nego što ponovo počnu koristiti njihova prava, moraju:
 - (1) da izvrše provjeru stručnosti sa ispitivačem na jedrilici ili TMG, po potrebi, ili
 - (2) da izvrše dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, letjeći sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, kako bi ispunili zahtjeve iz (a) ili (b).

Posebni zahtjevi za LAPL za balone - LAPL (B)

FCL.105.B LAPL (B) - Prava

Prava imaoca LAPL za balone su da djeluje kao PIC na toplo-vazдушnim balonima ili vazдушnim brodovima sa toplim vazduhom sa najvećim kapacitetom kupole od 3400 m³ ili gasnim balonima sa najvećim kapacitetom kupole 1.200 m³, prevozeći najviše 3 putnika, tako da nikada ne postoji više od 4 osobe na vazduhoplovu.

FCL.110.B LAPL (B) - Zahtjevi vezani za iskustvo

(a) Kandidati za LAPL (B) moraju da imaju na balonima iste klase najmanje 16 sati letačke obuke, uključujući najmanje:

- (1) 12 sati letjenja sa instruktorom;
- (2) 10 naduvavanja i 20 polijetanja i slijetanja, i
- (3) jedan nadzirani samostalni let od najmanje 30 minuta.

(b) Priznavanje. Kandidatu sa prethodnim iskustvom kao PIC balona može biti priznato iskustvo za zahtjevima iz (a).

Obim priznavanja utvrđuje ATO gde pilot pohađa obuku, na osnovu prijemnog letačkog testa, ali u svakom slučaju:

- (1) ne prelazi ukupno vrijeme letjenja kao PIC balona;
- (2) nije veći od 50% potrebnih sati u (a);
- (3) ne obuhvata zahtjeve (a)(2) i (a)(3).

FCL.130.B LAPL (B) - Proširenje prava na privezane letove

(a) Prava LAPL(B) su ograničena na neprivezane letove. Ovo ograničenje može biti uklonjeno kada je pilot završio najmanje 3 privezana leta obuke.

(b) Završetak dodatne obuke upisuje se u letačku knjižicu i potpisuje se od strane instruktora.

(c) U cilju zadržavanja prava, piloti moraju završiti najmanje 2 privezana leta u posljednja 24 mjeseca.

(d) Kada pilot ne ispunjava zahtjeve iz (c), mora izvršiti dodatni broj privezanih letova leteći sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora u cilju obnove prava.

FCL.135.B LAPL (B) - Proširenje prava na drugu klasu balona

Prava LAPL (b) su ograničena na klasu balona na kojem je izvršen praktični ispit. Ovo ograničenje se može se ukloniti kada pilot završi na drugoj klasi, u ATO, najmanje:

- (a) 5 letova obuke sa instruktorom; ili
- (b) u slučaju LAPL(B) za toplo-vazдушne balone koji žele da prošire svoja prava vazдушne brodove sa toplim vazduhom, 5 sati letačke obuke sa instruktorom i
- (c) praktični ispit, tokom kojeg moraju prikazati ispitivaču adekvatan nivo teorijskog znanja za drugu klasu u sljedećim predmetima:

- Principi leta,

- Operativne procedure,
- Performanse leta i planiranje, i
- Opšte poznavanje vazduhoplova.

FCL.140.B LAPL (B) - Zahtjevi za skorašnje iskustvo

- (a) Imaoci LAPL(B) mogu koristiti prava svoje dozvole kada su na jednoj klasi balona u posljednja 24 mjeseca, završili najmanje:
 - (1) 6 sati kao PIC leta, uključujući 10 polijetanja i slijetanja; i
 - (2) jedan trenažni let sa instruktorom;
 - (3) Pored toga, ako je pilot kvalifikovan da leti na više od jedne klase balona, kako bi ostvarili svoja prava u drugoj klasi, oni moraju izvršiti najmanje 3 sata letenja u toj klasi u posljednja 24 mjeseca, uključujući 3 polijetanja i slijetanja.
- (b) Imaoci LAPL(B) koji ne ispunjavaju zahtjeve iz (a), moraju prije nego što nastave korišćenje svojih prava:
 - (1) da polože provjeru stručnosti sa ispitivačem u odgovarajućoj klasi; ili
 - (2) da izvrše dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, sa instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, kako bi ispunili zahtjeve iz (a).

POD-DIO C

DOZVOLA PRIVATNOG PILOTA (PPL), DOZVOLA PILOTA JEDRILICE (SPL) i DOZVOLA PILOTA BALONA (BPL)

SEKCIJA 1

Opšti zahtjevi

FCL.200 Minimalna starost

- (a) Podnosilac zahtjeva za PPL mora biti najmanje 17 godina starosti;
- (b) Podnosilac zahtjeva za BPL ili SPL mora biti najmanje 16 godina starosti.

FCL.205 Uslovi

Podnosioci zahtjeva za izdavanje PPL-a moraju ispunjavati zahtjeve za klasu ili ovlaštenje za letjenje na tipu vazduhoplova koji se koristi za praktični ispit, kao što je utvrđeno u pod-dijelu H.

FCL.210 Kurs obuke

Kandidati za BPL i SPL ili PPL moraju završiti kurs obuke u ATO. Kurs obuhvata obuku o teorijskom znanju i letačku obuku koja odgovara datim pravima.

FCL.215 Ispit teorijskog znanja

Podnosioci zahtjeva za BPL i SPL ili PPL moraju prikazati nivo teorijskog znanja koji odgovara dodijeljenim pravima putem ispita sljedećih predmeta:

- (a) opšti predmeti:
 - Vazduhoplovni propisi,
 - Ljudske mogućnosti,
 - Meteorologija, i
 - Komunikacije;
- (b) specifični predmeti koji se tiču vazduhoplova različitih kategorija:
 - Teorije leta,
 - Operativne procedure,
 - Performansi leta i planiranje,
 - Opšte poznavanje vazduhoplova i
 - Navigacija.

FCL.235 Praktični ispit

- (a) Kandidati za BPL i SPL ili PPL moraju da prikažu kroz završetak praktičnog ispita sposobnosti da obavljaju kao PIC za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova, odgovarajuće procedure i manevre sa sposobnošću koja odgovara dodijeljenim pravima.
- (b) Podnosilac zahtjeva za praktični ispit mora završiti letačku obuku na istoj klasi ili tipu vazduhoplova, ili grupi balona koji se koriste za praktični ispit.

(c) Standardi prolaza

- (1) Praktični ispit mora biti podijeljen u različite sekcije, koje predstavljaju sve različite faze leta koji odgovaraju kategoriji vazduhoplova koji se leti.
- (2) Neuspjeh u bilo kojoj tački sekcije podrazumijeva neuspjeh cijele sekcije. Neuspjeh u više od jedne sekcije podrazumijeva neuspjeh cijelog ispita. Ukoliko kandidat ne položi samo jednu sekciju, kandidat mora polagati samo tu sekciju.
- (3) Kada ispit mora da se ponovi u skladu sa (2), neuspjeh u bilo kojoj sekciji, uključujući i one koje su položene u prethodnom pokušaju, prouzrokuju neuspjeh cijelog ispita.
- (4) Ukoliko se ne postigne uspjeh u svim sekcijama ispita u dva pokušaja neophodna je dalja obuka.

SEKCIJA 2

Posebni zahtjevi za PPL aviona - PPL (A)

FCL.205.A PPL (A) - Prava

- (a) Prava imaoca PPL (A) su da djeluje bez naknade, kao PIC ili kopilot na avionima ili TMG-ovima angažovanim u nekomercijalnim operacijama.
- (b) Bez obzira prethodni stav, imalac PPL (A) sa pravima instruktora ili ispitivača može da dobije naknadu za:
 - (1) pružanje letačke obuke za LAPL (A) ili PPL (A);
 - (2) sprovođenje praktičnih ispita i provjeru stručnosti za ove dozvole;
 - (3) ovlašćenja i uvjerenja upisanih u ovoj dozvoli.

FCL.210.A PPL (A) - Zahtjevi za iskustvo i Priznavanje

- (a) Podnosioci zahtjeva za PPL(A) moraju da završe najmanje 45 sati letačke obuke na avionima, od kojih se 5 može završiti u FSTD, uključujući najmanje:
 - (1) 25 sati letačke obuke sa instruktorom; i
 - (2) 10 sati samostalnog letjenja pod nadzorom, uključujući najmanje 5 sati samostalnog maršrutnog letjenja sa najmanje jednim maršrutnim letom od najmanje 270 km (150 nm), tokom kojeg se izvrši slijetanje sa potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koji se razlikuju od aerodroma odlaska.
- (b) Posebni uslovi za kandidate koji posjeduju LAPL(A). Podnosioci zahtjeva za PPL(A) koji posjeduju LAPL(A) moraju završiti najmanje 15 sati letjenja na avionima nakon izdavanja LAPL(A), od kojih najmanje 10 mora biti letačka obuka završena na kursu obuke u ATO. Kurs obuke mora obuhvatati najmanje 4 sata samostalnog letjenja pod nadzorom, uključujući najmanje 2 sata samostalnog maršrutnog letjenja sa najmanje jednim maršrutnim letom od najmanje 270 km (150 nm), tokom kojih se izvrše slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma od aerodroma odlaska.
- (c) Posebni uslovi za podnosiocce koji posjeduju LAPL(S) sa TMG ekstenzijom. Podnosioci zahtjeva za PPL(A) koji posjeduju LAPL(S) sa ekstenzijom TMG moraju da završe:
 - (1) najmanje 24 sata naleta na TMG-u poslije upisa TMG ekstenzije i
 - (2) 15 sati letačke obuke na avionima na kursu obuke u ATO, uključujući barem zahtjeve iz (a)(2).

- (d) Priznavanje. Podnosiocima zahtjeva za pilotsku dozvolu za drugu kategoriju vazduhoplova, sa izuzetkom balona, biće priznato 10% od njihovog ukupnog naleta kao PIC na takvom vazduhoplovu do najviše 10 sati. Obim priznavanja u svakom slučaju ne obuhvata zahtjeve iz (a)(2).

DIO 3.

Posebni zahtjevi za PPL helikoptera - PPL (H)

FCL.205.H PPL (H) - Prava

- (a) Prava imaoca PPL (H) su da djeluje bez naknade, kao PIC ili kopilot helikoptera angažovani u nekomercijalnim operacijama.
- (b) Izuzeto od prethodnog stava, imalac PPL (H) sa pravima instruktora ili ispitivača može primiti naknadu za:
- (1) pružanje letačke obuke za LAPL (H) ili PPL (H);
 - (2) sprovođenje praktičnih ispita i provjera stručnosti za ove dozvole;
 - (3) ovlašćenja i uvjerenja upisanih u ovoj dozvoli.

FCL.210.H PPL (H) - Zahtjevi za iskustvo i Priznavanje

- (a) Podnosioci zahtjeva za PPL(H) moraju da završe najmanje 45 sati letačke obuke na helikopterima, od kojih se 5 može završiti na FNPT ili FFS, uključujući najmanje:
- (1) 25 sati letačke obuke sa instruktorom; i
 - (2) 10 sati samostalnog letjenja pod nadzorom, uključujući najmanje 5 sati samostalnog maršrutnog letjenja sa najmanje jednim maršrutnim letom od najmanje 185 km (100 nm), sa slijetanjem sa potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koji se razlikuju od aerodroma polaska.
 - (3) 35 od 45 sati letačke obuke treba da se završi na istom tipu helikoptera, koji se koristi za praktični ispit.
- (b) Posebni zahtjevi za kandidate koje posjeduju LAPL (H). Kandidati za PPL (H) koji posjeduju LAPL (H) moraju da završe kurs obuke u ATO. Ovaj kurs obuke mora da obuhvati najmanje 5 sati letačke obuke sa instruktorom i najmanje jedan nadzirani samostalni maršrutni let od najmanje 185 km (100 NM), sa slijetanjem sa potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koji se razlikuju od aerodroma odlaska.
- (c) Podnosiocima zahtjeva koji posjeduju pilotsku dozvolu za drugu kategoriju vazduhoplova, sa izuzetkom balona, biće priznato 10% njihovog ukupnog naleta kao PIC na vazduhoplovu do najviše 6 sati. Obim priznavanja u svakom slučaju ne obuhvata zahtjeve iz (a)(2).

DIO 4

Posebni zahtjevi za PPL vazdušne brodove - PPL (As)

FCL.205.As PPL (As) - Prava

- (a) Prava imaoca PPL (As) su da djeluje bez naknade, kao PIC ili kopilot na vazдушnim brodovima angažovani u nekomercijalne aktivnosti.
- (b) Bez obzira na prethodni stav, imalac PPL (As) sa pravima instruktora ili ispitivača može da dobije naknadu za:
- (1) pružanje letačke obuke za PPL (As);

- (2) sprovođenje praktičnih ispita i provjera stručnosti za ove dozvole;
- (3) ovlaštenja ili uvjerenja upisanih u ovoj dozvoli.

FCL.210.As PPL (As) - Zahtjevi za iskustvo i Priznavanje

- (a) Podnosioci zahtjeva za PPL (As) moraju da završe najmanje 35 sati letačke obuke u vazдушnim brodovima, od kojih 5 se može završiti u FSTD, uključujući najmanje:
 - (1) 25 sati letačke obuke sa instruktorom, uključujući:
 - (i) 3 sata maršrutne letačke obuke, uključujući jedan maršrutni let od najmanje 65 km (35 NM);
 - (ii) 3 sata instrumentalne obuke;
 - (2) 8 polijetanja i slijetanja na aerodromu, uključujući procedure prilaza i odlaza od jarbola;
 - (3) 8 sati samostalnog letjenja pod nadzorom.
- (b) Kandidatima koji posjeduju BPL i koji su kvalifikovani da lete na vazдушnim brodovima sa toplim vazduhom priznaje se 10% njihovog ukupnog nleta kao PIC na takvim vazдушnim brodovima do najviše 5 sati.

DIO 5

Posebni zahtjevi za dozvole za pilote Jedrilice (SPL)

FCL.205.S SPL - Prava i uslovi

- (a) Prava imaoca SPL je da djeluje kao PIC na jedrilicama i pogonjenim jedrilicama. U cilju korišćenja prava za TMG, imalac mora da ispuni zahtjeve iz FCL.135.S.
- (b) Imaoci SPL:
 - (1) mogu prevoziti putnike samo nakon završetka, poslije izdavanja dozvole, najmanje 10 sati letjenja ili 30 lansiranja kao PIC jedrilica ili pogonjenih jedrilica;
 - (2) će biti ograničeni da djeluju bez naknade u nekomercijalnim operacijama dok ne:
 - (i) navrš 18 godina života;
 - (ii) završe, poslije izdavanja dozvole, 75 sati letjenja ili 200 lansiranja kao PIC na jedrilicama ili pogonskim jedrilicama;
 - (iii) polože provjere stručnosti sa ispitivačem.
- (c) Bez obzira (b)(2), imalac SPL sa pravima instruktora ili ispitivaca može da primi naknadu za:
 - sprovođenje letačke obuke za LAPL(S) ili SPL;
 - sprovođenje praktičnih ispita i provjera stručnosti za ove dozvole;
 - ovlaštenja i uvjerenja upisanih u ovoj dozvoli.

FCL.210.S SPL - Zahtjevi za iskustvo i Priznavanje

- (a) Podnosioci zahtjeva za SPL moraju da završe najmanje 15 sati letačke obuke na jedrilicama ili pogonskim jedrilicama, uključujući najmanje zahtjeve navedene u FCL.110.S.

- (b) Kandidati za SPL koji posjeduju LAPL(S) će biti u potpunosti priznata prema zahtjevima za izdavanje u SPL.

Kandidati za SPL koji su posjedovali LAPL(S) u periodu od 2 godine prije podnošenja zahtjeva biće u potpunosti priznata prema zahtjevima teorijskog znanja i letačke obuke.

Priznavanje. Kandidati posjeduju pilotsku dozvolu za drugu kategoriju vazduhoplova, sa izuzetkom balona, biće priznato 10% njihovog ukupnog naleta kao PIC na takvom vazduhoplovu do najviše 7 sati. Obim priznavanja će u svakom slučaju ne obuhvata zahtjeve iz FCL.110.S (a)(2) do (a)(4).

FCL.220.S SPL - Metode lansiranja

Prava SPL su ograničena na lansirnu metodu korišćenu na praktičnom ispitu. Ovo ograničenje se može ukloniti i nove prava koristiti kada pilot ispuni zahtjeve iz FCL.130.S.

FCL.230.S SPL - Zahtjevi za skorašnjost

Imaoци SPL mogu koristiti prava dozvole samo kada ispunjavaju zahtjeve za skorašnjost iz FCL.140.S.

DIO 6

Posebni zahtjevi za dozvolu pilota balona (BPL)

FCL.205.B BPL - Prava i uslovi

- (a) Prava imaoца BPL je da djeluje kao PIC na balonima i vazdušnim brodovima sa toplim vazduhom.
- (b) Imaoци BPL će biti ograničeni da djeluju bez naknade u nekomercijalnim operacijama dok ne:
- (1) navršе 18 godina života;
 - (2) završe 50 sati naleta i 50 polijetanja i slijetanja kao PIC na balona;
 - (3) polože provjeru stručnosti sa ispitivačem na balonu određene klase.
- (c) Bez obzira na stav (b), imalac BPL sa pravima instruktora ili ispitivača može da prima naknadu za:
- (1) pružanje letačke obuke za LAPL(B) ili BPL;
 - (2) sprovođenje praktičnih ispita i provjera stručnosti za ove dozvole;
 - (3) ovlašćenja i uvjerenja upisanih u ovoj dozvoli.

FCL.210.B BPL - Zahtjevi za iskustvo i Priznavanje

- (a) Podnosioci zahtjeva za BPL moraju da završe na balonima iste klase i grupe najmanje 16 sati letačke obuke, uključujući najmanje:
- (1) 12 sati letačke obuke sa instruktorom;
 - (2) 10 naduvavanja i 20 polijetanja i slijetanja, i
 - (3) 1 nadzirani samostalni let sa najmanjom dužinom od 30 minuta.
- (b) Podnosiocima zahtjeva za BPL koji posjeduju LAPL(B) će biti u potpunosti priznata dozvola za uslove za izdavanje BPL.

Podnosiocima zahtjeva za BPL koji su posjedovali LAPL(B) u periodu od 2 godine prije podnošenja zahtjeva, biće u potpunosti priznata dozvola za zahtjeve teorijskog znanja i letačke obuke.

FCL.220.B BPL - Proširenje prava na privezane letove

Prava BPL su ograničena na ne-privezane letove. Ovo ograničenje može biti uklonjeno kada pilot ispuni zahtjeve iz FCL.130.B.

FCL.225.B BPL - Proširenje prava na drugu klasu ili grupu balona

Prava BPL su ograničena na klasu i grupu balona na kome je izvršen praktični ispit. Ovo ograničenje može da biti uklonjeno kada pilot:

- (a) u slučaju proširenja na drugu klasu u okviru iste grupe, ispuni zahtjeve iz FCL.135.B;
- (b) u slučaju proširenja na drugu grupu u okviru iste klase balona, završi najmanje:
 - (1) 2 leta obuke balonom te grupe, i
 - (2) sljedeće sate letjenja kao PIC:
 - (i) za balone sa kupolom kapaciteta između 3.401 m³ i 6.000 m³ najmanje 100 sati;
 - (ii) za balone sa kupolom kapaciteta između 6.001 m³ i 10.500 m³ najmanje 200 sati;
 - (iii) za balone sa kupolom kapaciteta više od 10.500 m³ najmanje 300 sati;
 - (iv) za gasne balone sa kapacitetom kupole više od 1.260 m³, najmanje 50 sati.

FCL.230.B BPL - Zahtjevi za skorašnje iskustvo

- (a) Imaoci BPL mogu koristiti samo prava iz njihove dozvole kada su završili u jednoj klasi balona u posljednja 24 mjeseca najmanje:
 - (1) 6 sati naleta kao PIC, uključujući 10 polijetanja i slijetanja; i
 - (2) jedan trenažni let sa instruktorom u balonu u okviru odgovarajuće klase i sa najvećim kapacitetom kupole za koju imaju prava;
 - (3) Pored toga, u slučaju pilota koji su kvalifikovani da lete na više od jedne klase balona, kako bi mogli da ostvaruju svoja prava u drugoj klasi, moraju da izvrše najmanje 3 sata letjenja na toj klasi u okviru posljednja 24 mjeseca, uključujući 3 polijetanja i slijetanja.
- (b) Imaoci BPL koji se ne ispunjavaju zahtjeve iz (a) moraju, prije nego što ponovo počnu da koriste svoja prava da:
 - a. polože provjeru stručnosti sa ispitivačem u balonu u okviru odgovarajuće klase i sa najvećim kapacitetom kupole za koje imaju prava ili
 - b. izvrše dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, sa instruktorom ili samostalne letove pod nadzorom instruktora, kako bi ispunili zahtjeve iz (a).

POD-DIO D

DOZVOLA KOMERCIJALNOG PILOTA - CPL

DIO 1

Opšti zahtjevi

FCL.300 CPL - Minimalna starost

Podnosioci zahtjeva za CPL moraju imati najmanje 18 godina.

FCL.305 CPL - Prava i uslovi

(a) Prava. Prava imaoća CPL su da, u okviru odgovarajuće kategorije vazduhoplova:

- (1) koristi sva prava imaoća LAPL i PPL;
- (2) djeluje kao PIC ili kopilot bilo kog vazduhoplova angažovanog u operacijama, osim komercijalnog vazdušnog saobraćaja;
- (3) djeluje kao PIC u komercijalnom vazdušnom saobraćaju u bilo kom vazduhoplovu sa jednim pilotom u okviru ograničenja navedenih u FCL.060 i u ovom pod-dijelu;
- (4) djeluje kao kopilot u komercijalnom vazdušnom saobraćaju u okviru ograničenja navedenih u FCL.060.

(b) Uslovi. Podnosilac zahtjeva za izdavanje CPL mora da ispunjava uslove za klasu ili ovlašćenje za letjenje na tipu vazduhoplova koji se koristio na praktičnom ispitu.

FCL.310 CPL - Ispiti teorijskog znanja

Podnosilac zahtjeva za CPL mora da prikaže nivo znanja koji odgovara dodijeljenim pravima u sljedećim predmetima:

- Vazduhoplovni propisi,
- Opšte poznavanje vazduhoplova - konstrukcija / sistemi / pogonska grupa,
- Opšte poznavanje vazduhoplova - instrumenti,
- Masa i centraža,
- Performanse,
- Planiranje i praćenje leta,
- Ljudske mogućnosti,
- Meteorologija,
- Opšta Navigacija,
- Radio Navigacija,
- Operativne procedure,
- Teorija leta,
- Komunikacija u letjenju vizuelnim pravilima (IFR).

FCL.315 CPL - Kurs obuke

Podnosilac zahtjeva za CPL mora da završi obuku teorijskog znanja i letačku obuku u ATO, u skladu sa Dodatkom 3 ovog Dijela.

FCL.320 CPL – Praktični ispit

Podnosilac zahtjeva za CPL mora položiti praktični ispit u skladu sa Dodatkom 4 ovog Dijela, da bi prikazao sposobnost da obavlja, kao PIC odgovarajuće kategorije vazduhoplova odgovarajuće procedure i manevre sa sposobnošću koja odgovara dodijeljenim pravima.

DIO 2

Posebni zahtjevi za kategorije aviona - CPL (A)

FCL.325.A CPL (A) - Posebni uslovi za imaoce MPL

Prije korišćenja prava iz CPL(A), imaoce MPL mora da završi na avionima:

(a) 70 sati letjenja:

(1) kao PIC, ili

(2) sačinjenih od najmanje 10 sati kao PIC i dodatnog naleta kao PIC pod nadzorom (PICUS).

Od tih 70 sati, 20 mora biti VFR maršrutno letjenje kao PIC, ili maršrutno letjenje sastavljeno od najmanje 10 sati kao PIC i 10 sati, kao PICUS. Ovo uključuje i VFR maršrutni let od najmanje 540 km (300 NM) u tokom kojeg će biti izvedena slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma kao PIC;

(b) Elemente CPL(A) modularnog kursa kao što je navedeno u stavovima 10 (a) i 11 u Prilogu 3, E ovog Dijela, i

(c) CPL(A) praktični ispit, u skladu sa FCL.32

DOZVOLA PILOTA VIŠEČLANE POSADE –MPL

FCL.400.A MPL - Minimalna starost

Podnosilac zahtjeva za MPL mora da ima najmanje 18 godina.

FCL.405.A MPL - Prava

- (a) Prava imaoaca MPL je da djeluje kao kopilot u avionu na kojem se zahtijeva da se upravlja sa kopilotom.
- (b) Imalac MPL može steći dodatna prava, da ima i:
 - (1) PPL(A), pod uslovom da ispuni uslove za PPL (A) iz pod-dijela C;
 - (2) CPL(A), pod uslovom da ispuni uslove navedene u FCL.325.A.
- (c) Prava IR(A) imaoaca MPL su ograničena na avione koji se upravljaju sa kopilotom. Prava IR (A) se mogu proširiti na operacije sa avionima sa jednim pilotom, pod uslovom da je imalac dozvole završio obuku neophodnu da djeluje kao PIC na operacijama sa jednim pilotom, isključivo pomoću instrumenata i da je položio praktični ispit za IR(A) kao jedan pilot.

FCL.410.A MPL - Kurs obuke i ispiti teorijskog znanja

- (a) Kurs. Podnosilac zahtjeva za MPL, mora da završi kurs obuke teorijskog znanja i letačku obuku u ATO u skladu sa Dodatkom 5 ovog Dijela.
- (b) Ispiti. Podnosioci zahtjeva za MPL, moraju prikazati nivo znanja koji odgovara imaoцу ATPL(A), u skladu sa FCL.515, i imaoцу ovlašćenja za letjenje na tipu sa više pilota.

FCL.415.A MPL - Praktične veštine

- (a) Podnosilac zahtjeva za MPL, mora prikazati, putem stalnih procjena, sposobnosti potrebne za ispunjavanje svih elemenata kompetentnosti navedenih u Prilogu 5 do ovog Dijela, kao pilot koji leti i pilot koji ne leti, u višemotornim turbinski pogonjenim avionima sa više pilota, u VFR i IFR.
- (b) Po završetku kursa obuke, podnosilac zahtjeva mora položiti praktični ispit u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela, radi prikaza sposobnosti da obavlja odgovarajuće procedure i manevre sa sposobnošću koja odgovara odobrenim pravima. Praktični ispit se mora polagati na tipu aviona koji se koristi u naprednoj fazi MPL integrisanog kursa obuke ili na FFS-u tog tipa.

POD-DIO F

DOZVOLA ZA TRANSPORTNOG PILOTA - ATPL

DIO 1

Opšti zahtjevi

FCL.500 ATPL - Minimalna starost

Podnosioci zahtjeva za ATPL moraju imati najmanje 21 godinu.

FCL.505 ATPL - Prava

- (a) Prava imaoca ATPL su, u okviru odgovarajuće kategorije vazduhoplova, da:
- (1) koristi sva prava imaoca LAPL, PPL i CPL;
 - (2) djeluju kao PIC vazduhoplova angažovanog u komercijalnom vazdušnom saobraćaju.
- (b) Podnosioci zahtjeva za izdavanje ATPL moraju ispuniti zahtjeve za letjenje na tipu vazduhoplova koji se koristi za praktični ispit.

FCL.515 ATPL - Kurs obuke i ispiti teorijskog znanja

- (a) Kurs. Kandidati za ATPL, moraju završiti kurs obuke u ATO. Kurs mora biti integrisani kurs obuke ili modularni kurs, u skladu sa Dodatkom 3 ovog Dijela.
- (b) Ispiti. Kandidati za ATPL, moraju prikazati nivo znanja koji odgovara dodijeljenim pravima u sljedećim predmetima:
- Vazduhoplovni propisi,
 - Opšte poznavanje vazduhoplova - konstrukcija / sistemi / pogonska grupa,
 - Opšte poznavanje vazduhoplova - instrumenti,
 - Masa i centraža,
 - Performanse,
 - Planiranje i praćenje leta,
 - Ljudske mogućnosti,
 - Meteorologija,
 - Opšta Navigacija,
 - Radio Navigacija,
 - Operativne procedure,
 - Teorija leta,
 - Komunikacija u letjenju vizuelnim pravilima (VFR),
 - Komunikacija u letjenju po instrumentalnim pravilima (IFR).

Posebni zahtjevi za kategoriju aviona - ATPL (A)

FCL.505.A ATPL (A) - Ograničenja prava za pilota koji su prethodno posjedovali MPL

Kada je imalac ATPL (A) prethodno posjedovao samo MPL, prava dozvole će biti ograničena na operacije sa više pilota, osim ukoliko imalac ispuni FCL.405.A (b)(2) i (c) za operacije sa jednim pilotom.

FCL.510.A ATPL (A) - Preduslovi, iskustvo i Priznavanje

(a) Preduslovi. Podnosioci zahtjeva za ATPL (A) moraju posjedovati:

- (1) MPL ili
- (2) CPL (A) i sa višemotornim IR za avione. U ovom slučaju, podnosilac zahtjeva takođe mora završiti MCC obuku.

(b) Iskustvo. Podnosioci zahtjeva za ATPL (A), moraju imati najmanje 1.500 sati letjenja na avionima, uključujući najmanje:

- (1) 500 sati u operacija sa više pilota na avionima;
- (2) (i) 500 sati kao PIC pod nadzorom ili
(ii) 250 sati kao PIC, ili
(iii) 250 sati, uključujući najmanje 70 sati kao PIC, i preostalih PIC pod nadzorom;
- (3) 200 sati maršrutnog letjenja od čega najmanje 100 sati kao PIC ili kao PIC pod nadzorom;
- (4) 75 sati instrumentalnog naleta od čega ne može biti više od 30 sati instrumentalnog naleta na zemlji i;
- (5) 100 sati noćnog naleta kao PIC ili kopilot.

Od 1500 sati naleta, do 100 sati letjenja može biti ostvareno na FFS i FNPT. Od ovih 100 sati, samo najviše 25 sati može biti ostvareno na FNPT.

(c) Priznavanje.

- (1) Imaocima pilotskih dozvola za druge kategorije vazduhoplova će biti priznati naleti do najviše:
 - (i) za TMG ili jedrilice, 30 sati kao PIC;
 - (ii) za helikoptere, 50% svih zahtjeva naleta iz stava (b).
- (2) Imaocima dozvole inženjera letača, izdate u skladu sa važećim nacionalnim propisima će biti priznato 50% od naleta letača inženjera, do najviše 250 sati. Ovih 250 sati može biti priznato za uslov od 1500 sati iz stava (a), i za uslov od 500 sati iz stava (b)(1), pod uslovom da ukupno priznavanje za bilo koji od ovih stavova ne prelazi 250 sati.

(d) iskustvo potrebno za (b) se mora ostvariti prije praktičnog ispita za ATPL(A).

FCL.520.A ATPL (A) - Praktični ispit

Podnosioci zahtjeva za ATPL(A), moraju položiti praktični ispit u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela radi prikaza sposobnosti da obavljaju, kao PIC na avionu sa više pilota pod IFR, odgovarajuće procedure i manevre sa sposobnošću koja odgovara dodijeljenim pravima. Praktični ispit se polaže u avionu ili adekvatno kvalifikovanom FFS-u istog tipa.

DIO 3.

Posebni zahtjevi za kategoriju helikoptera - ATPL (H)

FCL.510.H ATPL (H) - preduslovi, iskustvo i Priznavanje

Podnosioci zahtjeva za ATPL(H) moraju:

- (a) posjedovati CPL(H) i ovlaštenje za letjenje na tipu helikoptera sa više pilota i završenu MCC obuku;
- (b) ostvariti kao piloti helikoptera najmanje 1.000 sati letjenja, uključujući najmanje:
 - (1) 350 sati na helikopteru sa više pilota;
 - (2)
 - (i) 250 sati kao PIC, ili
 - (ii) 100 sati kao PIC i 150 sati kao PIC pod nadzorom ili
 - (iii) 250 sati kao PIC pod nadzorom na helikopteru sa više pilota. U ovom slučaju, prava ATPL(H) će biti ograničena na operacije sa više pilota dok se ne ostvari 100 sati kao PIC;
 - (3) 200 sati maršrutnog naleta od čega najmanje 100 sati kao PIC ili kao PIC pod nadzorom;
 - (4) 30 sati instrumentalnog naleta od čega ne može biti više od 10 sati instrumentalnog naleta na zemlji; i
 - (5) 100 sati noćnog letjenja kao PIC ili kao kopilot.
Od 1 000 sati, najviše 100 sati može biti ostvareno na FSTD, od čega ne više od 25 sati na FNPT.
- (c) Nalet na avionu biće priznat do 50% u odnosu na zahtjeve naleta iz stava (b).
- (d) Iskustvo potrebno za (b) mora biti ostvareno prije praktičnog ispita za ATPL(H).

FCL.520.H ATPL (H) - Praktični ispit

Podnosioci zahtjeva za ATPL(H), moraju položiti praktični ispit u skladu sa Dodatkom 9 ovog dijela radi prikaza sposobnosti da obavljaju kao PIC na helikopterima sa više pilota odgovarajuće procedure i manevre sa spodobnošću koja odgovara dodijeljenim pravima.

Praktični ispit se polaže u helikopteru ili adekvatno kvalifikovanom FFS-u istog tipa.

POD-DIO G

OVLAŠĆENJE ZA LETJENJE PO INSTRUMENTIMA - IR

DIO 1

Opšti zahtjevi

FCL.600 IR - Opšte

IFR Operacije u avionu, helikopteru, vazdušnom brodu ili vazduhoplovu sa uzgonom dobijenim snagom može vršiti imaoac PPL, CPL, MPL, i ATPL sa IR odgovarajuće kategorije vazduhoplova, ili prilikom praktičnog ispita ili obuke sa instruktorom.

FCL.605 IC - Prava

- (a) Prava imaoca IR, su da leti vazduhoplovom po IFR-u sa najnižom visinom odluke od 200 stopa (60 m).
- (b) U slučaju višemotornog IR, ova prava se mogu proširiti na visinu odluke nižu od 200 stopa (60 m) kada podnosilac zahtjeva prođe posebnu obuku u ATO i položi dio 6 praktičnog ispita propisan iz Dodatka 9 ovog Dijela na vazduhoplovu sa više pilota.
- (c) Imaoци IR, mogu koristiti svoja prava u skladu sa uslovima utvrđenim u Prilogu 8 ovog Dijela.
- (d) Helikopteri samo. Da bi koristio prava PIC u IFR-u helikoptera sa više pilota, imalac IR(H) mora da ima najmanje 70 sati instrumentalnog naleta od kojih do 30 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji.

FCL.610 IR - Preduslovi i Priznavanje

Podnosioci zahtjeva za IR će:

- (a) posjedovati:
 - (1) najmanje PPL odgovarajuće kategorije vazduhoplova, i:
 - (i) prava da lete noću, u skladu sa FCL.810 ili
 - (ii) ATPL za drugu kategoriju vazduhoplova ili
 - (2) CPL, u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;
- (b) završiti najmanje 50 sati maršrutnog letjenja kao PIC aviona, helikoptera ili vazdušnog broda od kojih je barem 10 ili, u slučaju vazdušnih brodova, 20 sati na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.
- (c) Helikopteri samo. Podnosioci zahtjeva koji su završili ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) integrisani kurs obuke su izuzeti od obaveze pod (b).

FCL.615 IR - Teorijsko znanje i letačka obuka

- (a) Kurs. Podnosioci zahtjeva za IR, moraju pohađati kurs teorijskog znanja i letačku obuku u ATO. Kurs može biti:
 - (1) integrisani kurs obuke koji uključuje obuku za IR, u skladu sa Dodatkom 3 ovog Dijela, ili
 - (2) modularni kurs u skladu sa Dodatkom 6 ovog Dijela.
- (b) Ispiti. Podnosioci zahtjeva, moraju prikazati nivo teorijskog znanja koji odgovara dodijeljenim pravima u sljedećim predmetima:

- Vazduhoplovni propisi,
- Opšte poznavanje vazduhoplovi - instrumenti,
- Performanse i praćenje leta,
- Ljudske mogućnosti,
- Meteorologija,
- Radio Navigacija,
- Komunikacija u letjenju po instrumentalnim pravilima (IFR).

FCL.620 IR - Praktični ispit

(a) Podnosioci zahtjeva za IR, moraju da polože praktični ispit u skladu sa Dodatkom 7 ovog Dijela radi prikaza sposobnosti da obavljaju odgovarajuće procedure i manevre sa stepenom sposobnosti koji odgovara dodijeljenom pravu.

(b) Za višemotorni IR, praktični ispit se polaže u višemotornom vazduhoplovu. Za jednomotorni IR, ispit se vrši u vazduhoplovu sa jednim motorom. Za potrebe ovog stava, višemotorni avion sa potiskom u centralnoj osi smatra se avionom sa jednim motorom.

FCL.625 IR - Važenje, produženje važenja i obnova

(a) Važenje. IR važi 1 godinu.

(b) Produženje važenja.

(1) IR može biti produžen 3 mjeseca prije datuma isticanja ovlašćenja.

(2) Podnosioci zahtjeva, koji ne polože odgovarajuće sekcije IR provjere stručnosti prije datuma isteka IR ne smiju koristiti prava IR dok ne polože provjeru stručnosti.

(c) Obnova. Ukoliko je IR istekao, u cilju obnove njegovih prava kandidati moraju:

(1) da pohađaju obuku osvježanja u ATO kako bi dostigli nivo sposobnosti potreban da bi položili instrumentalni dio praktičnog ispita u skladu sa Dodatkom 9 ovog dijela; i

(2) da završe provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela, u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

(d) Ukoliko IR nije produžen ili obnovljen u prethodnih 7 godina, imalac mora ponovo da polaže IR ispit teorijskog znanja i praktični ispit.

DIO 2

Posebni zahtjevi za kategoriju aviona

FCL.625.A IR (A) - Produženje važenja

(a) Produženje važenja. Podnosioci zahtjeva za produženje važenja IR(A):

(1) kada se kombinuje sa produženjem važenja klase ili ovlašćenja za letjenje na tipu, moraju da polože provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela;

(2) kada se ne kombinuje sa produženjem važenja klase ili ovlašćenja za letjenje na tipu, moraju:

- (i) za avione sa jednim pilotom, završiti sekciju 3b i one dijelove sekcije 1 koji se odnose na namjeravani let, u okviru provjere stručnosti opisane u Dodatku 9 ovog Dijela i
- (ii) za višemotorne avione, završiti sekciju 6 provjere stručnosti za avione sa jednim pilotom u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela, samo pomoću instrumenata.
- (3) FNPT II ili FFS za odgovarajuću klasu ili tip aviona se mogu koristiti u slučaju iz stava (2), ali u tom slučaju, barem jedan od ova dva testa za provjeru stručnosti za produženje važenja IR(A) se obavlja u avionu.
- (b) Uzajamno priznavanje se obavlja u skladu sa Dodatkom 8 ovog Dijela.

DIO 3

Posebni zahtjevi za kategoriju helikoptera

FCL.625.H IR (H) - Produženje važenja

(a) Podnosioci zahtjeva za produženje važenja IR(H):

- (1) kada se kombinuje sa produženjem ovlašćenja za letjenje na tipu moraju da polože provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela, za odgovarajući tip helikoptera;
- (2) kada se ne kombinuje sa produženjem važenja ovlašćenja za letjenje na tipu, moraju završiti samo sekciju 5 i odgovarajuće dijelove sekcije 1 provjere stručnosti date u Dodatku 9 ovog Dijela za odgovarajući tip helikoptera. U ovom slučaju, FTD II/III ili FFS koji predstavljaju odgovarajući tip helikoptera mogu se koristiti, ali u tom slučaju, barem jedan od ova dva testa za provjeru stručnosti za produženje važenja IR(H), vrši se na helikopteru.

(b) Uzajamno priznavanje se obavlja u skladu sa Dodatkom 8 ovog Dijela.

FCL.630.H IR (H) - Proširenje prava sa jednomotornog na višemotorni helikopter

Imaoci IR(H) važećeg za jednomotorne helikoptere koji žele da prošire po prvi put IR(H) za višemotorne helikoptere moraju da završe:

- (a) kurs obuke u ATO koji se sastoji od najmanje 5 sati instrumentalnog letjenja sa instruktorom, od čega 3 sata mogu biti na FFS ili FTD 2/3 ili FNPT II/III; i
- (b) sekciju 5 praktičnog ispita u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela na višemotornim helikopterima.

DIO 4

Posebni zahtjevi za kategoriju vazdušnog broda

FCL.625.As IR(As) - Produženje važenja

Podnosioci zahtjeva za produženje važenja IR (As):

- (a) kada se kombinuje sa produženjem ovlašćenja za letjenje na tipu, moraju završiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela, za odgovarajući tip vazdušnog broda;
- (b) kada se ne kombinuje sa produženjem važenosti ovlašćenja za letjenje na tipu, moraju završiti sekciju 5 i one dijelove sekcije 1 relevantne za planirani let provjere stručnosti za vazdušni brod u skladu sa

Dodatakom 9 ovog Dijela. U ovom slučaju, mogu se koristiti FTD 2/3 ili FFS koji predstavljaju odgovarajuće tipove, ali u tom slučaju, barem jedan od ova dva testa za provjeru stručnosti za produženje važenja IR(As), vrši se na vazdušnom brodu.

POD-DIO H

Ovlašćenja za klasu i tip

DIO I

Opšti zahtjevi

FCL.700 Okolnosti u kojima se zahtijeva ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu

(a) Osim u slučaju LAPL, SPL i BPL, imao ci dozvole za pilota ne smiju djelovati u bilo kom svojstvu pilota vazduhoplova, jedino ako imaju važeće i odgovarajuće ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu, osim ako se podlože praktičnom ispitu, ili provjeri stručnosti za obnovu ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu ili su prošli letačku obuku.

(b) Bez obzira na (a), u slučaju letova vezanih za uvođenje ili modifikaciju tipa vazduhoplova, piloti mogu posjedovati posebno uvjerenje dato od strane nadležnog tijela, za odobrenje obavljanja letova. Ovo odobrenje mora imati važenje ograničeno na određene letove.

(c) Bez obzira na (a) i (b), u slučaju letova vezanih za uvođenje ili modifikaciju tipa vazduhoplova koje sprovodi konstrukciona ili proizvodna organizacija u okviru njihovih prava, kao i letačka obuka za izdavanje ovlašćenja, kada se ne mogu ispuniti zahtjevi ovog poddjela, piloti mogu posjedovati ovlašćenje za probu i ispitivanje izdato u skladu sa FCL.820.

FCL.705 Prava imao ca ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu

Prava imao ca ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu, je da djeluje kao pilot na tipu ili klasi vazduhoplova navedenom u ovlašćenju.

FCL.710 Ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu - varijante

(a) U cilju proširenja svojih prava na drugu varijantu vazduhoplova unutar ovlašćenja za jednu klasu ili tip, pilot mora da pohađa obuku o razlikama ili poznavanju. U slučaju varijanti u okviru ovlašćenja za letjenje na tipu, obuka o razlikama ili obuka o poznavanju mora da obuhvata odgovarajuće elemente definisane u podacima operativne podobnosti utvrđene u skladu sa Dijelom-21.

(b) Ukoliko na toj varijanti nije letio u roku od 2 godine nakon obuke o razlikama, mora se izvršiti dalja obuka o razlikama ili provjera stručnosti na toj varijanti u cilju održavanja prava, osim za jednomotorne klipne tipove ili varijante i ovlašćenja za letjenje na klasi TMG-a.

(c) Obuka o razlikama se upisuje u pilotsku knjižicu ili ekvivalentni zapis i mora biti potpisan od strane instruktora.

FCL.725 Zahtjevi za izdavanje ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu

(a) Kurs obuke. Podnosilac zahtjeva za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu, mora završiti kurs obuke u ATO. Kurs obuke za ovlašćenje za letjenje na tipu mora da sadrži obavezne elemente obuke za odgovarajući tip kao što je definisano u podacima operativne podobnosti datim u Dijelu-21.

(b) Ispit teorijskog znanja. Podnosilac zahtjeva za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu, mora da položi ispit teorijskog znanja u organizaciji ATO radi prikaza nivoa teorijskog znanja potrebnog za siguran rad na datoj klasi ili tipu vazduhoplova.

(1) Za vazduhoplove sa više pilota, ispit teorijskog znanja je pismeni i sadrži najmanje 100 pitanja sa više ponuđenih odgovora adekvatno distribuiranih kroz glavne predmete nastavnog plana.

(2) Za višemotorne avione sa jednim pilotom, ispit teorijskog znanja je pismeni i broj pitanja sa više ponuđenih odgovora zavisi od složenosti aviona.

(3) Za jednomotorne avione, ispit teorijskog znanja sprovodi ispitivač, verbalno, tokom praktičnog ispita da bi se utvrdilo da li je postignut zadovoljavajući nivo znanja.

(4) Za avione sa jednim pilotom koji su klasifikovani kao avioni visokih performansi, ispit je pismeni i obuhvata najmanje 60 pitanja sa više ponuđenih odgovora adekvatno distribuiranih kroz glavne predmete nastavnog plana.

(c) Praktični ispit. Podnosilac zahtjeva za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu, mora da položi praktični ispit u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela radi prikaza sposobnosti potrebnih za siguran rad na odgovarajućoj klasi ili tipu vazduhoplova. Podnosilac zahtjeva mora položiti praktični ispit u roku od 6 mjeseci od početka kursa obuke za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu i u roku od 6 mjeseci koji predhode podnošenju zahtjeva za izdavanje ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu.

(d) Podnosilac zahtjeva koji već posjeduje ovlašćenje za letjenje na tipu vazduhoplova, sa pravom za operacije sa jednim ili više pilota, smatraće se da je već ispunio teoretske zahtjeve prilikom podnošenja zahtjeva za dodavanje prava za drugi oblik operacije na istom tipu vazduhoplova.

FCL.740 Važenje i obnova ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu

(a) Period važenja ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu je 1 godina, izuzev za ovlašćenja za letjenje na klasi jednomotornih letjelica sa jednim pilotom, za koji je period važenja 2 godine, osim ukoliko nije drugačije određeno podacima operativnih podobnosti, datim u Dijelu-21.

(b) Obnova. Ukoliko je ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu je isteklo, podnosilac zahtjeva mora:

(1) pohađati obuku osveženja u ATO, kada je to neophodno radi dostizanja nivoa stručnosti neophodnog za siguran rad na odgovarajućoj klasi ili tipu vazduhoplova; i

(2) položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela.

DIO 2

Posebni zahtjevi za kategoriju aviona

FCL.720.A Zahtjevi za iskustvom i preduslovi za izdavanje ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu – avioni

Ukoliko nije drugačije određeno u podacima operativne podobnosti utvrđene u skladu sa Dijelom-21, podnosilac zahtjeva za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu mora ispuniti sljedeće zahtjeve iskustva i preduslove za izdavanje odgovarajućeg ovlašćenja:

(a) Višemotorni avion sa jednim pilotom. Podnosilac zahtjeva za prvo ovlaštenje za letjenje na klasi ili tipu višemotornog aviona sa jednim pilotom, mora da ima najmanje 70 sati kao PIC na avionima.

(b) Nesloženi avioni visokih performansi sa jednim pilotom. Prije početka letačke obuke, podnosilac zahtjeva za prvo ovlaštenje za letjenje na klasi ili tipu aviona sa jednim pilotom koji je klasifikovan kao avion visokih performansi mora:

(1) da ima najmanje 200 sati ukupnog naleta, od čega 70 sati kao PIC na avionima i

(2) (i) da posjeduje uvjerenje o uspješnom završetku kursa za dodatno teorijsko znanje u ATO-u ili

(ii) da je položio ATPL(A) ispit teorijskog znanja u skladu sa ovim Dijelom, ili

(iii) da posjeduje, pored dozvole izdate u skladu sa ovim Dijelom, ATPL(A) ili CPL(A)/IR sa priznatim teorijskim znanjem za ATPL(A), izdat u skladu sa Aneksom 1 Čikaške konvencije;

(3) Pored toga, piloti koji traže pravo upravljanja avionom u operacijama sa više pilota moraju ispuniti zahtjeve iz (d)(4).

(c) Složeni avioni visokih performansi sa jednim pilotom. Podnosioci zahtjeva za izdavanje prvog ovlaštenja za letjenje na složenog aviona sa jednim pilotom koji je klasifikovan kao avion visokih performansi moraju, pored ispunjavanja uslova iz (b) ispuniti uslove za višemotorni (IR), kao što je dato u pod-dijelu G.

(d) Avioni sa više pilota. Kandidat za prvi kurs za ovlaštenje za letjenje na tipu aviona sa više pilota može biti pilot učenik na MPL kursu obuke ili da ispunjava sljedeće zahtjeve:

(1) da ima najmanje 70 sati naleta kao PIC na avionima;

(2) da posjeduje višemotorni IR(A);

(3) da je položio ATPL(A) ispit teorijskog znanja u skladu sa ovim Dijelom, i

(4) osim ukoliko je kurs za ovlaštenje za letjenje na tipu kombinovan sa MCC kursom:

(i) mora se posjedovati uvjerenje o uspješnom završetku MCC kursa za avione, ili

(ii) posjedovati uvjerenje o uspješnom završetku MCC za helikoptere i imati više od 100 sati naleta kao pilot helikoptera sa više pilota ili

(iii) da ima najmanje 500 sati kao pilot na helikopterima sa više pilota ili

(iv) da ima najmanje 500 sati kao pilot u operacijama sa više pilota na višemotornim avionima sa jednim pilotom, u komercijalnom vazдушnom saobraćaju u skladu sa važećim zahtjevima za vazdušne operacije.

(e) Bez obzira na stav (d), država članica može da izda ovlaštenje za letjenje na tipu sa ograničenim pravima za avion sa više pilota koji omogućava imaću takvog ovlaštenja da djeluje kao kopilot za odmjenu u fazi krstarenja iznad nivoa leta 200, pod uslovom da druga dva člana posade imaju ovlaštenje za letjenje na tipu u skladu sa stavom (d).

(f) Dodatna ovlaštenja za letjenje na složenom tipu aviona visokih performansi sa više pilota i sa jednim pilotom. Podnosilac zahtjeva za izdavanje dodatnog ovlaštenja za letjenje složenom tipu aviona visokih performansi sa više pilota i sa jednim pilotom mora posjedovati višemotorni IR(A).

(g) Kada je to određeno u podacima operativne podobnosti utvrđenih u skladu sa Dijelom-21, korišćenje prava ovlaštenja za letjenje na tipu može na početku biti ograničeno na let pod nadzorom instruktora. Nalet pod nadzorom se upisuje u pilotsku knjižicu ili ekvivalentan zapis potpisan od strane instruktora.

Ograničenje će biti uklonjeno kada pilot prikaže da je ispunjen nalet pod nadzorom koji zahtijevaju podaci operativne podobnosti.

FCL.725.A Teorijsko znanje i letačka obuka za izdavanje ovlašćenja za letjenje na klasi i tipu - avioni

Ukoliko nije drugačije određeno podacima operativne podobnosti utvrđenih u skladu sa Dijelom-21:

(a) Višemotorni avioni sa jednim pilotom.

(1) Kurs teorijskog znanja za ovlašćenje za letjenje na višemotornoj klasi sa jednim pilotom uključuje najmanje 7 sati obuke na višemotornim avionima.

(2) Letačka obuka za ovlašćenje za letjenje na višemotornoj klasi ili tipu sa jednim pilotom, uključuje najmanje 2 sata i 30 minuta letačke obuke sa instruktorom, pod normalnim uslovima rada sa višemotornim avionom, i ne manje od 3 sata 30 minuta letačke obuke sa instruktorom u postupcima kvara motora i letačkim tehnikama sa asimetričnom vučom.

(b) Avioni sa jednim pilotom-morski. Kurs obuke za ovlašćenja za letjenje na avionu sa jednim pilotom-morski, obuhvata obuku teorijskog znanja i letačku obuku. Letačka obuka za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu aviona sa jednim pilotom-morski, obuhvata najmanje 8 sati letačke obuke sa instruktorom ukoliko kandidat posjeduje kopnenu verziju odgovarajućeg ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu, ili 10 sati ukoliko kandidat ne posjeduje takvo ovlašćenje.

FCL.730.A Posebni zahtjevi za pilote koji pohađaju obuku za ovlašćenje za letjenje na tipu sa nula sati naleta (ZFTT) - avioni

(a) Pilot koji pohađa ZFTT obuku naravno mora, na turbomlaznom avionu sa više pilota sertifikovan prema standardima CS-25 ili ekvivalentnom plovidbenom kodu ili na turboelisnom avionu sa više pilota sa najvećom sertifikovanom masom na polijetanju od ne manje od 10 tona ili sertifikovanom putničkom konfiguracijom sjedišta više od 19 putnika, da ima najmanje:

(1) ukoliko je FFS koji se koristi na kursu, kvalifikovan za nivo CG, C ili prelaznom C, 1.500 sati naleta ili 250 rutnih sektora;

(2) ukoliko je FFS koji se koristi na kursu kvalifikovan za nivo DG ili D, 500 sati naleta ili 100 rutnih sektora.

(b) Kada pilot prelazi sa turboelisnog na turbomlazni avion ili sa turbomlaznog na turboelisni avion, neophodna je dodatna obuka na simulatoru.

FCL.735.A Kurs obuke za saradnju unutar višečlane posade - avioni

(a) MCC kurs obuke sadrži najmanje:

(1) 25 časova teorijske obuke i vježbi;

(2) 20 časova praktične obuke MCC, odnosno 15 sati u slučaju kada pilot učenik pohađaja ATP integrisani kurs. FNPT II MCC ili FFS se mora koristiti. Kada se MCC obuka kombinuje inicijalnom obukom za sticanje ovlašćenja za letjenje na tipu, praktična MCC obuka može se skratiti na ne manje od 10 sati ukoliko se isti FFS koristi i za MCC i za obuku za ovlašćenje za letjenje na tipu.

(b) MCC kurs obuke se mora završiti u roku od 6 mjeseci u ATO.

(c) Ukoliko se MCC kurs kombinuje sa obukom za ovlašćenje za letjenje na tipu, po završetku MCC obuke kandidat mora dobiti uvjerenje o završetku.

(d) Kandidat koji ima završenu MCC obuku za bilo koju drugu kategoriju vazduhoplova izuzet je od zahtjeva u (a)(1).

FCL.740.A Produženje ovlašćenja za letjenje na klasi i tipu - avioni

(a) Produženje važenja ovlašćenja za letjenje na višemotornoj klasi i ovlašćenja za letjenje na tipu. Za produženje važenja ovlašćenja za letjenje na višemotornoj klasi i ovlašćenja za letjenje na tipu, podnosilac zahtjeva mora:

(1) da položi provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovog Dijela na odgovarajućoj klasi ili tipu aviona ili FSTD koji predstavlja tu klasu ili tip, u roku od 3 mjeseca koji neposredno prethode danu isticanja roka važenja ovlašćenja; i

(2) da završi u toku važenja ovlašćenja, najmanje:

(i) 10 rutnih sektora kao pilot odgovarajuće klase ili tipa aviona, ili

(ii) 1 rutni sektor kao pilot odgovarajuće klase ili tipa aviona ili FFS, sa ispitivačem. Ovaj rutni sektor se može ostvariti tokom provjere stručnosti.

(3) Pilot koji radi za operatera komercijalnog vazdušnog saobraćaja odobren u skladu sa važećim zahtjevima vazdušnih operacija koji je položio provjeru stručnosti operatera u kombinaciji sa provjerom stručnosti za produženje ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu je oslobođen ispunjenja zahtjeva iz (2).

(4) Produženje važenja IR(A), ukoliko se posjeduje, može se kombinovati sa provjerom stručnosti za produženje važenja ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu.

(b) Produženje ovlašćenja za letjenje na klasi jednomotornih letilica sa jednim pilotom.

(1) Ovlašćenje za letjenje na klasi jednomotornih klipnih aviona i ovlašćenja za letjenje na TMG. Za produženje važenja ovlašćenja za letjenje na klasi jednomotornih klipnih aviona i ovlašćenja za letjenje na TMG-u podnosilac zahtjeva mora:

(i) u roku od 3 mjeseca koji prethode danu isticanja roka važenja ovlašćenja, položiti provjeru stručnosti u odgovarajućoj klasi u skladu sa Dodatkom 9. ovog Dijela sa ispitivačem; ili

(ii) u roku od 12 mjeseci koji prethode danu isticanja roka važenja ovlašćenja, završiti 12 sati letjenja u odgovarajućoj klasi, uključujući:

- 6 sati kao PIC,

- 12 polijetanja i 12 slijetanja, i

- trenažni let od najmanje 1 sata sa instruktorom letjenja (FI) ili instruktorom letjenja za ovlašćenje za letjenje na klasi (CRI). Podnosioci zahtjeva biće izuzeti od ovog leta ukoliko su položili provjeru stručnosti za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu ili praktični ispit u bilo kojoj klasi ili tipu aviona.

(2) Kada podnosioci zahtjeva posjeduju i ovlašćenje za letjenje na klasi jednomotornog klipnog aviona-kopno i ovlašćenje za letjenje na TMG-u, mogu da kompletiraju zahtjeve iz (1) u bilo kojoj klasi, i time produže oba ovlašćenja.

(3) Jednomotorni turboelisni avioni sa jednim pilotom. Za produženje važenja ovlašćenja za letjenje na klasi jednomotornog turboelisnog podnosioci zahtjeva moraju položiti provjeru stručnosti na

odgovarajućoj klasi u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela, sa ispitivačem, u roku od 3 mjeseca koji prethode danu isticanja roka važenja ovlašćenja.

(c) Podnosioci zahtjeva ,koji ne uspiju da polože sve sekcije provjere stručnosti prije isteka roka važenja ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu, ne smiju koristiti prava tog ovlašćenja za letjenje dok ne polože provjeru stručnosti.

DIO 3.

Posebni zahtjevi za kategoriju helikoptera

FCL.720.H Zahtjevi za iskustvo i preduslovi za izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu – helikopteri

Ukoliko nije drugačije određeno u podacima operativne podobnosti utvrđenih u skladu sa Dijelom-21, podnositelj zahtjeva za izdavanje prvog ovlašćenja za letjenje na tipu helikoptera mora ispuniti sljedeće zahtjeve iskustva i preduslove za izdavanje odgovarajućeg ovlašćenja:

(a) Helikopteri sa više pilota. Podnositelj zahtjeva za prvi kurs za ovlašćenje za letjenje na tipu helikoptera sa više pilota mora:

- (1) imati najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima;
- (2) osim ukoliko je kurs za ovlašćenje za letjenje na tipu u kombinaciji sa MCC kursom:
 - (i) posjedovati uvjerenje o uspješnom završetku MCC kursa na helikopterima ili
 - (ii) da ima najmanje 500 sati kao pilot aviona sa više pilota; ili
 - (iii) da ima najmanje 500 sati kao pilot u operacijama višemotornih helikoptera sa više pilota;
- (3) položiti ATPL(H) ispite teorijskog znanja.

(b) Kandidat za prvi kurs za ovlašćenje za letjenje na tipu helikoptera sa više pilota tipa koji je diplomirao integrisani kurs ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) i koji ne ispunjava zahtjeve iz (a)(1), imaće izdato ovlašćenje za letjenje sa ograničenim pravima na vršenje funkcije samo kao kopilot. Ograničenje može biti uklonjeno kada pilot:

- (1) ostvari 70 sati kao PIC ili zapovjednik pod nadzorom helikoptera;
- (2) položi praktični ispit na odgovarajućem tipu helikoptera sa više pilota kao PIC.

(c) Višemotorni helikopter sa jednim pilotom. Kandidat za izdavanje prvog ovlašćenja za letjenje na tipu višemotornog helikoptera sa jednim pilotom mora:

- (1) prije početka letačke obuke:
 - (i) položiti ATPL(H) ispite teorijskog znanja ili
 - (ii) posjedovati uvjerenje o završenom prijemnom kursu sprovedenog u ATO. Kurs obuhvata sljedeće predmete ATPL(H) kursa teorijskog znanja:
 - Opšte poznavanje vazduhoplova: konstrukcija/sistemi/pogonska grupa, i instrumenti / elektronika,
 - Performanse leta i planiranje: masa i centraža, performanse;
- (2) u slučaju kandidata koji nijesu završili ATP(H)/IR, ATP(H), ili CPL(H)/IR integrisani kurs obuke, da ima najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima.

FCL.735.H Kurs obuke saradnje unutar višečlane posade – helikopter

(a) MCC kurs obuke obuhvata najmanje:

(1) za MCC / IR:

(i) 25 sati obuke teorijskog znanja i vježbi i

(ii) 20 sati praktične MCC obuke ili 15 sati, u slučaju pilota učenika koji pohađaja ATP(H)/ IR integrisani kurs. Kada se MCC obuka kombinuje sa početnom obukom za ovlašćenje za letjenje na tipu helikoptera sa više pilota, MCC praktična obuka se može skratiti na ne manje od 10 sati ukoliko se isti FSTD koristi i za MCC i za ovlašćenje za letjenje na tipu;

(2) za MCC/VFR:

(i) 25 sati obuke teorijskog znanja i vježbi i

(ii) 15 sati praktične MCC obuke ili 10 sati, u slučaju pilota učenika koji pohađa ATP(H)/IR integrisani kurs. Kada se MCC obuka kombinuje sa početnom obukom za ovlašćenje za letjenje na tipu helikoptera sa više pilota, praktična MCC obuka može se skratiti na ne manje od 7 sati ukoliko se koristi isti FSTD za o MCC i ovlašćenje za letjenje na tipu.

(b) MCC kurs obuke se mora završiti u roku od 6 mjeseci u ATO.

FNPT II ili III kvalifikovan za MCC, FTD 2/3 ili FFS mora se koristiti.

(c) Ukoliko je MCC kurs u kombinaciji sa kursom za ovlašćenje za letjenje na tipu sa više pilota, po završetku kursa obuke MCC kandidat mora dobiti uvjerenje o završetku.

(d) Kandidat koji ima završen MCC obuku za bilo koju drugu kategoriju vazduhoplova se izuzima iz zahtjeva (a)(1)(i) ili (a)(2)(a), ukoliko je primjenjivo.

(d) Kandidat za MCC/IR obuku, koji je završio MCC/VFR obuku biće izuzet iz zahtjeva u (a)(1)(i), i mora da završi 5 sati praktične obuke MCC/IR.

FCL.740.H Produženje ovlašćenja za letjenje na tipu – helikopter

(a) Produženje važenja. Za produženje važenja ovlašćenja za letjenje na tipu helikoptera, podnosilac zahtjeva mora da:

(1) položi provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovog Dijela na odgovarajućem tipu helikoptera ili FSTD koji predstavlja taj tip u roku od 3 mjeseca koji neposredno prethode danu isticanja roka važenja ovlašćenja i

(2) završi najmanje 2 sata kao pilot helikoptera na odgovarajućem tipu u okviru važenja ovlašćenja za letjenje. Trajanje provjere stručnosti se može računati do 2 sata.

(3) Kada podnosioci zahtjeva, posjeduju više od jednog ovlašćenja za letjenje na tipu jednomotornih klipnih helikoptera, oni mogu produžiti sva odgovarajuća ovlašćenja za letjenje na tipu završavajući provjeru stručnost na samo jednom od odgovarajućih tipova koje posjeduju, pod uslovom da su završili najmanje 2 sata letjenja kao PIC na ostalim tipovima u toku važenja.

Provjera stručnosti se mora vršiti svaki put na drugom tipu.

(4) Kada podnosioci zahtjeva, posjeduju više od jednog ovlašćenja za letjenje na tipu jednomotornih turbinskih helikoptera sa maksimalnom sertifikovanom masom na polijetanju do 3.175 kg, mogu produžiti sva odgovarajuća ovlašćenja za letjenje na tipu završavajući provjeru stručnosti na samo jednom od odgovarajućih tipova koje posjeduju, pod uslovom da imaju:

(i) 300 sati kao PIC na helikopterima;

(ii) 15 sati za svaki od tipova koje posjeduju i

(iii) najmanje 2 sata letjenja kao PIC na svakom od drugih tipova u toku važenja.

Provjera stručnosti se mora vršiti svaki put na drugom tipu.

(5) Pilot koji uspješno završi praktični ispit za izdavanje dodatnog ovlašćenja za letjenje na tipu, time i produžava važenje odgovarajućeg ovlašćenja za letjenje na tipu u zajedničkim grupama, u skladu sa (3) i (4).

(6) Produženje važenja IR(H), ukoliko se posjeduje, može se kombinovati sa provjerom stručnosti za ovlašćenje za letjenje na tipu.

(b) Podnosioc zahtjeva, koji ne položi sve sekcije na provjeri stručnosti prije dana isticanja roka važenja tipa, ne smije koristiti prava tog ovlašćenja dok ne položi provjeru stručnosti. U slučaju (a)(3) i (4), podnosilac zahtjeva ne smije koristiti svoja prava na bilo kojem od tipova.

DIO 4

Posebni zahtjevi za kategoriju vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom

FCL.720.PL Zahtjevi iskustva i preduslovi za izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom

Ukoliko nije drugačije određeno u podacima operativne podobnosti utvrđenih u skladu sa Dijelom-21, podnosilac zahtjeva za prvo izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, mora ispuniti sljedeće zahtjeve iskustva i preduslove:

(a) za pilote aviona da:

- (1) posjeduje CPL/IR(A) sa ATPL teorijskim znanjem ili ATPL (A);
- (2) posjeduje uvjerenje o završenom MCC kursu;
- (3) ostvari više od 100 sati kao pilot na avionima sa više pilota;
- (4) je završio 40 sati letačke obuke na helikopterima;

(b) za pilote helikoptera da:

- (1) posjeduje CPL/IR(H) sa ATPL teoskim znanjem ili ATPL / IR (H);
- (2) posjeduju uvjerenje o završenom MCC kursu;
- (3) je ostvario više od 100 sati kao pilot helikoptera sa više pilota;
- (4) je završio 40 sati letačke obuke na avionima;

(c) za pilote kvalifikovane da lete na avionima i helikopterima da:

- (1) posjeduje najmanje CPL (H);
- (2) posjeduje IR i ATPL teorijsko znanje ili ATPL za avione ili helikoptere;
- (3) posjeduje uvjerenje o završenom MCC kursu helikoptera ili aviona;
- (4) ostvari najmanje 100 sati kao pilot helikoptera ili aviona sa više pilota;
- (5) je ostvario 40 sati letačke obuke na helikopterima ili avionima, ako je primjenjivo, ukoliko pilot nema iskustvo kao ATPL ili na vazduhoplovu sa više pilota.

FCL.725.PL Letačka obuka za izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom

Dio letačke obuke na kursu obuke za ovlašćenje za letjenje na tipu vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom mora biti završen i u vazduhoplovu i FSTD koji predstavlja vazduhoplov i adekvatno je kvalifikovan za tu svrhu.

FCL.740.PL Produženje ovlašćenja za letjenje na tipu vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom

(a) Produženje važenja. Za produženje važenja ovlašćenja za letjenje na tipu vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, podnosilac zahtjeva mora:

(1) položiti provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovog Dijela na odgovarajućem tipu vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom u roku od 3 mjeseca koji neposredno prethode danu isticanja roka važenja ovlašćenja za letjenje na tipu;

(2) završiti u toku perioda važenja ovlašćenja za letjenje, najmanje:

(i) 10 rutnih sektora kao pilot odgovarajućeg tipa vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, ili

(ii) 1 rutni sektor kao pilot odgovarajućeg tipa vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom ili FFS-om sa ispitivačem. Ovaj rutni sektor se može ostvariti tokom provjere stručnosti.

(3) Pilot koji radi za komercijalnog operatera vazdušnog saobraćaja odobrenog u skladu sa važećim zahtjevima za vazdušne operacije koji je položio provjeru stručnosti operatera kombinovan sa provjerom stručnosti za produženje ovlašćenja za letjenje na tipu je oslobođen zahtjeva iz (2).

(b) Podnosilac zahtjeva koji ne položi sve sekcije provjere stručnosti prije dana isticanja roka važenja ovlašćenja za letjenje na tipu ne smije koristiti prava tog ovlašćenja dok ne položi provjeru stručnosti.

DIO 5

Posebni zahtjevi za kategoriju vazdušnog broda

FCL.720.As Preduslovi za izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu vazdušnog broda

Ukoliko nije drugačije određeno podacima operativne podobnosti utvrđenih u skladu sa Dijelom-21, podnosilac zahtjeva za prvo izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu vazdušnog broda mora ispuniti sljedeće zahtjeve iskustva i preduslove:

(a) za vazdušne brodove sa više pilota:

(1) ostvariti 70 sati letjenja kao PIC na vazdušnim brodovima;

(2) posjedovati uvjerenje o zadovoljavajućem završetku MCC na vazdušnim brodovima.

(3) podnosiocu zahtjeva koji ne ispuni zahtjeve iz (2) izdaće se ovlašćenje za letjenje na tipu sa ograničenim pravima na vršenje funkcije samo kao kopilot. Ograničenje će biti uklonjeno kada pilot ostvari 100 sati letjenja kao PIC ili PIC pod nadzorom vazdušnih brodova.

FCL.735.As Kurs obuke saradnje unutar višečlane posade vazdušnih brodova

(a) MCC kurs obuke obuhvata najmanje:

(1) 12 sati teorijske obuke znanja i vježbanja;

(2) 5 sati praktične MCC obuke;

(3) FNPT II ili III kvalifikovan za MCC, FTD 2/3 ili FFS se mora koristiti.

(b) MCC kurs obuke mora biti završen u roku od 6 mjeseci u ATO.

(c) Ukoliko je MCC kurs u kombinaciji sa kursom za ovlašćenje za letjenje na tipu sa više pilota, po završetku MCC kursa obuke kandidat će dobiti uvjerenje o završetku.

(d) Kandidat koji ima završenu MCC obuku za bilo koju drugu kategoriju vazduhoplova se izuzima iz zahtjeva iz (a).

FCL.740.As Produženje ovlašćenja za letjenje na tipu vazdušnog broda

(a) Produženje važenja. Za produženje važenja ovlašćenja za letjenje na tipu vazdušnog broda, podnosilac zahtjeva mora da:

(1) položi provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9. ovog Dijela na odgovarajućem tipu vazdušnog broda u roku od 3 mjeseca koji neposredno prethode danu isticanja roka važenja ovlašćenja za letjenje na tipu i

(2) ostvari najmanje 2 sata kao pilot u odgovarajućem vazdušnom brodu tokom važenja ovlašćenja. Trajanje provjere stručnosti se može računati do 2 sata.

(3) Produženje važenja IR(As), ukoliko se posjeduje, može se kombinovati sa provjerom stručnosti za produženje važenja ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu.

(b) Podnosioc zahtjeva, koji ne položi sve sekcije provjere stručnosti prije dana isticanja roka važenja ovlašćenja za letjenje na tipu, ne smije koristiti prava tog ovlašćenja za letjenje dok ne položi provjeru stručnosti.

POD-DIO I

DODATNA OVLAŠĆENJA

FCL.800 Ovlašćenje za akrobacije u vazduhu

(a) Imaoci dozvole pilota aviona, TMG ili jedrilice mogu izvoditi akrobatske letove u vazduhu samo kada posjeduju odgovarajuće ovlašćenje.

(b) Podnosioc zahtjeva za ovlašćenje za akrobacije u vazduhu mora da završi:

(1) najmanje 40 sati letjenja ili, u slučaju jedrilica, 120 lansiranja kao PIC na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, poslije izdavanja dozvole;

(2) kurs obuke u ATO, uključujući:

(i) obuku teorijskog znanja odgovarajuću za ovlašćenje;

(ii) najmanje 5 sati ili 20 letova letачke obuke u akrobacijama u vazduhu na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

(c) Prava ovlašćenja za akrobacije u vazduhu biće ograničena na kategoriju vazduhoplova na kojoj je završena letачka obuka. Prava će biti proširena i na druge kategorije vazduhoplova, ukoliko pilot

posjeduje dozvolu za tu kategoriju vazduhoplova i uspješno završi bar 3 trenažna leta sa instruktorom, koji pokrivaju cjelokupan nastavni program akrobatske obuke u vazduhu, u toj kategoriji vazduhoplova.

FCL.805 Ovlašćenje za vuču jedrilica i za vuču reklamnih natpisa

(a) Imaoci dozvole pilota sa pravima da lete na avionima ili TMG, mogu vući jedrilice ili reklamne natpise, kada posjeduju odgovarajući ovlašćenje za vuču jedrilica ili reklamnih natpisa.

(b) Podnosioc zahtjeva za ovlašćenje za vuču jedrilica mora da završi:

(1) najmanje 30 sati letjenja kao PIC i 60 polijetanja i slijetanja aviona, ukoliko se aktivnost sprovodi u avionima, ili TMG-u, ukoliko se aktivnost sprovodi u TMG-u, poslije izdavanja dozvole;

(2) kurs obuke u ATO, uključujući:

(i) obuku teorijskog znanja o operacijama i procedurama vuče;

(ii) najmanje 10 letova obuke vuče jedrilica, uključujući najmanje 5 trenažnih letova sa instruktorom, i

(iii) osim za imaoce LAPL(S) ili SPL, 5 poznatih letova u jedrilici koju je vukao vazduhoplov.

(c) Podnosioc zahtjeva za ovlašćenje za vuču reklamnih natpisa mora da završi:

(1) najmanje 100 sati naleta i 200 polijetanja i slijetanja kao PIC na avionima ili TMG-u, nakon izdavanja dozvole. Najmanje 30 sati mora biti na avionu, ukoliko će se aktivnost sprovoditi u avionima, ili u TMG, ukoliko će se aktivnost sprovesti u TMG-u;

(2) kurs obuke u ATO, uključujući:

(i) obuku teorijskog znanja o operacijama i procedurama vuče;

(ii) najmanje 10 letova obuke vuče reklamnih natpisa, uključujući najmanje 5 trenažnih letova.

(d) Prava ovlašćenja za vuču jedrilica i reklamnih natpisa biće ograničena na avione ili TMG, zavisno od toga na kojem vazduhoplovu je završena letačka obuka. Prava će biti proširena, ukoliko pilot posjeduje dozvolu za avione ili TMG i uspješno završi barem 3 trenažna leta sa instruktorom koji pokrivaju cjelokupan nastavni program u bilo kojem odgovarajućem vazduhoplovu.

(e) U cilju korišćenja prava ovlašćenja za vuču jedrilica ili reklamnih natpisa, imalac ovlašćenja mora da završi najmanje 5 vuča tokom posljednja 24 mjeseca.

(f) Kada pilot ne ispunjava zahtjeve iz (e), prije nego što nastavi korišćenje prava, pilot mora da završi vuče koje mu nedostaju sa ili pod nadzorom instruktora.

FCL.810 Ovlašćenje za letjenje noću

(a) Avioni, TMG i vazdušni brodovi.

(1) Ako su prava LAPL ili PPL za avione, TMG-a ili vazdušnih brodova za korišćenje u VFR uslovima noću, kandidati moraju završiti kurs obuke u ATO. Kurs se sastoji od:

(i) obuke teorijskog znanja;

(ii) najmanje 5 sati letjenja u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova noću, uključujući najmanje 3 sata letačke obuke, uključujući najmanje 1 sat maršrutne navigacije sa najmanje jednim trenažnim maršrutnim letom od najmanje 50 km i 5 samostalnih polijetanja i slijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa potpunim zaustavljanjem.

(2) Prije završetka obuke noću, imaoци LAPL moraju završiti osnovnu instrumentalnu letačku obuku potrebnu za izdavanje PPL-a.

(3) Kada podnosioci zahtjeva posjeduju ovlaštenje za letjenje na jednomotornim klipnim avionima (kopno) i na klasi TMG, oni mogu da ispune zahtjeve iz (1) gore u bilo kojoj klasi ili u obe klase.

(b) Helikopteri. Ukoliko se prava PPL za helikopter mogu koristiti u uslovima VFR noću, podnosilac zahtjeva mora:

(1) završiti najmanje 100 sati letjenja kao pilot helikoptera nakon izdavanja dozvole, uključujući najmanje 60 sati kao PIC helikoptera i 20 sati maršrutnog letjenja;

(2) završiti kurs obuke u ATO. Kurs se mora završiti u roku od 6 mjeseci i obuhvata:

(i) 5 sati teorijske obuke znanja;

(ii) 10 sati instrumentalne letačke obuke helikopterom; i

(iii) 5 sati noćnog letjenja, uključujući najmanje 3 sata letačke obuke, uključujući najmanje 1 sat maršrutne navigacije i 5 samostalnih noćnih krugova. Svaki krug mora da obuhvata polijetanje i slijetanje.

(3) Kandidatu koji posjeduje ili je posjedovao IR na avionu ili TMG-u, priznaje se 5 sati za uslove iz (2)(ii) gore.

(c) Baloni. Ukoliko se prava LAPL za balone ili BPL koriste u uslovima VFR noću, podnosioci zahtjeva moraju završiti najmanje 2 letačke obuke noću od najmanje 1 sata svaki.

FCL.815 Ovlaštenje za letjenje u planinskom području

(a) Prava. Prava imaoća ovlaštenja za letjenje u planinskom području su da sprovede letove avionima ili na TMG-u i na i sa površina za koje je od strane nadležnih tijela, koje odrede države članice, označeno da se zahtijeva ovo ovlaštenje. Inicijalno ovlaštenje za letjenje u planinskom području može biti ostvareno na:

(1) točkovima, sa dodjelom prava da leti na i sa takvih površina kada nisu pokrivene snijegom, ili

(2) skijama, sa dodjelom prava da leti na i sa takvih površina kada su pokrivene snijegom.

(3) Prava inicijalnog ovlaštenja mogu se proširiti na prava sa točkovima ili sa skijama kada pilot završi odgovarajući dodatni kurs upoznavanja, uključujući i obuku teorijskog znanja i letačku obuku, sa instruktorom letjenja u planinskom području.

(b) Kurs obuke. Podnosioci zahtjeva za ovlaštenje za letjenje u planinskom području, moraju da završe, u roku od 24 mjeseca, kurs teorijskog znanja i letačke obuke u ATO. Sadržaj kursa mora biti odgovarajući traženim pravima.

(c) Praktični ispit. Poslije završetka obuke, kandidat mora da položi praktični ispit sa FE kvalifikovan za ovu svrhu. Praktični ispit sadrži:

(1) Polaganje usmenog ispita teorijskog znanja;

(2) 6 slijetanja na najmanje 2 različite površine za koje je označeno da se zahtijeva ovlaštenje za letjenje u planinskom području, osim površine za odlazak.

(g) Važenje. Ovlaštenje za letjenje u planinskom području važi 24 mjeseca.

(e) Produženje važenja. Za produženje važenja ovlaštenja za letjenje u planinskom području, kandidat mora:

(1) da ima najmanje 6 slijetanja u planinskom području u protekla 24 mjeseca, ili

(2) da položi provjeru stručnosti. Provjera stručnosti mora biti u skladu sa zahtjevima iz (c).

(f) Obnavljanje. Ako je ovlaštenje isteklo, podnosioc zahtjeva mora da ispuni uslove iz (e)(2).

FCL.820 Ovlašćenje za probu i ispitivanje

(a) Imaoci dozvole pilota helikoptera ili aviona, mogu da djeluju kao PIC u kategoriji 1 ili 2 na probnim i ispitivačkim letovima, kao što je definisano u Dijelu-21, kada posjeduju ovlašćenje za probne i ispitivačke letove.

(b) Obaveza da posjeduje ovlašćenje za probne i ispitivačke letove, kao što je navedeno u (a) odnosi se samo na probne i ispitivačke letove sprovedene na:

(1) helikopterima sertifikovanim ili planiranim da budu sertifikovani u skladu sa standardima CS-27 ili CS-29 ili ekvivalentnim kodovima za plovidbenost;

(2) avionima sertifikovanim ili planiranim da budu sertifikovani u skladu sa:

(i) standardima CS-25 ili ekvivalentnim kodovima za plovidbenosti;

(ii) standardima CS-23 ili ekvivalentnim kodovima za plovidbenost, osim za avione sa najvećom masom na polijetanju manjom od 2.000 kg.

(c) Prava imaoca ovlašćenja za probne i ispitivačke letove su da, u okviru odgovarajuće kategorije vazduhoplova:

(1) u slučaju kategorije 1 probnih i ispitivačkih letova, sprovede sve kategorije probnih i ispitivačkih letova, kao što je definisano u Dijelu-21, kao PIC ili kopilot;

(2) u slučaju kategorije 2 probnih i ispitivačkih letova:

(i) sprovede kategoriju 1 probnih i ispitivačkih letova, kao što je definisano u Dijelu-21:

- kao kopilot, ili

- kao PIC, u slučaju aviona iz (b)(2)(ii), osim onih u kategoriji za prevoz putnika ili sa projektovanim brzinama poniranja iznad 0,6 Maha ili maksimalnim plafonom leta iznad 25.000 metara;

(ii) sprovodi sve druge kategorije probnih i ispitivačkih letova, kao što je definisano u Dijelu-21, kao PIC-a ili ko-pilot;

(3) Pored toga, za obje kategorije 1 ili 2 probnih i ispitivačkih letova, da sprovede letove posebno vezane za aktivnosti organizacija za projektovanje i proizvodnju, u okviru svojih prava, kada se zahtjevi poddjela H ne mogu ispuniti.

(g) Podnosioci zahtjeva za prvo izdavanje ovlašćenja za probne i ispitivačke letove moraju da:

(1) posjeduju najmanje CPL i IR u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;

(2) imaju najmanje 1.000 sati letjenja u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, od čega najmanje 400 sati kao PIC;

(3) su završe kurs obuke u ATO koji odgovara namjeravanom vazduhoplovu i kategoriji letova. Obuka obuhvata najmanje sljedeće predmete:

- Performanse,

- Stabilnost i kontrola / Kvaliteti rukovanja,

- Sistemi,

- Upravljanje probom i ispitivanjem,

- Upravljanje rizikom/sigurnošću.

(e) Prava imaoća ovlašćenja za probne i ispitivačke letove, mogu se proširiti na drugu kategoriju probnih i ispitivačkih letova i za druge kategorije vazduhoplova kada završe dodatni kurs obuke u ATO.

POD-DIO J
INSTRUKTORI
DIO 1
Opšti zahtjevi

FCL.900 Uvjerenja instruktora

(a) Opšte. Lice može da sprovodi:

(1) letačku obuku u vazduhoplovu kada posjeduje:

(i) dozvolu pilota izdatu ili prihvaćenu u skladu sa ovom Regulativom;

(ii) uvjerenje instruktora, koje odgovara namjeravanom pružanju obuke, izdato u skladu sa ovim poddijelom;

(2) Obuku na uređaju za simuliranje leta ili MCC obuku, kada posjeduje uvjerenje instruktora koji odgovara namjeravanom pružanju obuke, izdato u skladu sa ovim poddijelom.

(b) Posebni uslovi:

(1) U slučaju uvođenja novog vazduhoplova u državama članicama ili u flotu operatora, kada nije moguće ispunjenje zahtjeva datih u ovom poddijelu, nadležno tijelo može izdati posebno uvjerenje dajući prava za pružanje letačke obuke. Takvo uvjerenje mora biti ograničeno na pružanje letačke obuke neophodne za uvođenje novog tipa vazduhoplova i njegova važnost ne smije, u svakom slučaju, premašiti 1 godinu.

(2) Imaoci potvrde izdate u skladu sa (b)(1), koji žele da podnesu zahtjev za izdavanje uvjerenja instruktora moraju ispuniti preduslove i zahtjeve za produženje važenja, utvrdjene za tu kategoriju instruktora. Bez obzira na FCL.905.TRI(b) TRI uvjerenje izdato u skladu sa ovim podstavom obuhvata pravo za pružanje obuke za izdavanje TRI ili SFI uvjerenja za odgovarajući tip.

(c) Obuka van teritorije država članica:

(1) Izuzetno od stava (a), u slučaju letačke obuke u ATO koja se nalazi van teritorije država članica, nadležno tijelo može da izda uvjerenje instruktora podnosiocu zahtjeva koji posjeduje dozvolu pilota izdatu od strane neke treće zemlje, u skladu sa Aneksom 1. Čikaške konvencije, pod uslovom da podnosioc zahtjeva:

(i) posjeduje najmanje ekvivalentnu dozvolu, ovlašćenje ili uvjerenje za koje je ovlašćen da pruža obuku i u svakom slučaju najmanje CPL;

(ii) ispuni zahtjeve utvrdjene u ovom poddijelu za izdavanje odgovarajućeg uvjerenja instruktora;

(iii) prikaže nadležnom tijelu adekvatan nivo znanja evropskih sigurnosnih vazduhoplovnih pravila, radi korišćenja prava instruktora u skladu sa ovim Dijelom.

(2) Uvjerenje je ograničeno na pružanje letačke obuke:

(i) u ATO koje se nalaze van teritorije država članica;

(ii) pilotima učenicima koji imaju dovoljno znanja jezika na kome se pruža letačka obuka.

FCL.915 Opšti preduslovi i zahtjevi za instruktora

(a) Opšte. Podnosilac zahtjeva za uvjerenje instruktora, mora imati najmanje 18 godina.

(b) Dodatni zahtjevi za instruktore koji pružaju letačku obuku u vazduhoplovu. Podnosilac zahtjeva ili imalac uvjerenja instruktora sa pravima za sprovođenje letačke obuke u vazduhoplovu mora da:

(1) posjeduje najmanje dozvolu i, ukoliko je potrebno, ovlašćenje za koje se pruža letačka obuka;

(2) osim u slučaju instruktora za probne i ispitivačke letove:

(i) ima najmanje 15 sati letjenja kao pilot na klasi ili tipu vazduhoplova na kojima se pruža letačka obuka, od kojih najviše 7 sati može biti na FSTD koji predstavlja klasu ili tip vazduhoplova, ukoliko je primjenjivo, ili

(ii) je položio procjenu sposobnosti za određenu kategoriju instruktora na toj klasi ili tipu vazduhoplova;

(3) ima pravo da djeluje kao PIC na vazduhoplovu tokom letačke obuke.

(c) Priznavanje za dalja ovlašćenja radi produženja važenja:

(1) Podnosiocima zahtjeva za dalja uvjerenja instruktora, može biti priznato iskustvo sa podučavanjem i učenjem već prikazanim za uvjerenje instruktora koje posjeduje.

(2) Nalet ostvaren kao ispitivač tokom praktičnog ispita ili provjere stručnosti, priznaje se u potpunosti za zahtjeve produženja važenja svih uvjerenja instruktora koje posjeduje.

FCL.920 Sposobnost i procjena instruktora

Svi instruktori moraju biti obučeni da postignu sljedeće sposobnosti da:

- Priprema sredstava,
- Kreira ambijenta povoljan za učenje,
- Predstavi znanje,
- Integriše upravljanje ugrožavanjem i greškama (TEM) i unapređenje potencijala posade,
- Upravlja vremenom radi postizanja ciljeva obuke,
- Olakšava učenje,
- Procijeni učinak polaznika,
- Prati i ocjenjuje napredak,
- Procijeni sesije obuke,
- Pripremi izvještaj.

FCL.925 Dodatni zahtjevi za instruktora za MPL

(a) Instruktori koji sprovode obuke za MPL moraju:

(1) uspješno završiti kurs obuke za instruktora MPL u ATO; i

(2) Pored toga, za osnovnu, srednju i naprednu fazu MPL integrisanog kursa obuke:

(i) da ima iskustvo u operacijama sa više pilota i

(ii) da završi inicijalnu obuku o unapređenju potencijala posade sa operatorom komercijalnog vazdušnog saobraćaja, odobrenog u skladu sa važećim zahtjevima vazdušnih operacija.

(b) Kurs obuke za MPL instruktora

(1) Kurs obuke za MPL instruktora se sastoji od najmanje 14 sati obuke.

Po završetku kursa obuke, kandidat mora da se podvrgne procjeni sposobnosti instruktora i znanja o obuci baziranoj na pristupu sposobnosti.

(2) Procjena se sastoji od praktičnog prikaza letačke obuke u odgovarajućoj fazi MPL kursa obuke. Ovu procjenu sprovodi ispitivač kvalifikovan u skladu sa poddijelom K.

(3) Nakon uspešnog završetka kursa obuke MPL, ATO mora da izda kandidatu uvjerenje kvalifikacije za instruktora MPL.

(c) U cilju održavanja prava, instruktor mora, u prethodnih 12 mjeseci, sprovesti u okviru MPL kursa obuke:

(1) jednu simulatorsku sesiju od najmanje 3 sata; ili

(2) jednu vježbu u vazduhu od najmanje 1 sata koja se sastoji od najmanje 2 polijetanja i slijetanja.

(d) Ukoliko instruktor nije ispunio uslove iz (c), prije nego što nastavi da koristi prava sprovođenja letačke obuke za MPL mora:

(1) pohađati obuku osvježavanja znanja u ATO radi postizanja nivoa sposobnosti neophodnog da prođe procjenu instruktorskih sposobnosti;

(2) položi procjenu instruktorskih sposobnosti kao što je dato u (b)(2).

FCL.930 Kurs obuke

Podnosioci zahtjeva za uvjerenje instruktora, moraju završiti kurs teorijskog znanja i letačku obuku u ATO. Pored posebnih elemenata propisanih u ovom Dijelu za svaku kategoriju instruktora, kurs mora da sadrži elemente date u FCL.920.

FCL.935 Procjena sposobnosti

(a) Osim za instruktora za saradnju unutar višečlane posade (MCCI), instruktora na trenažeru (STI), instruktora za ovlašćenje za letjenje u planinskom području (MI) i instruktora za ovlašćenje za probne i ispitivačke letove (FTI), podnosilac zahtjeva za uvjerenje instruktora mora da položi procjenu sposobnosti u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova radi prikaza ispitivaču kvalifikovanom u skladu sa poddijelom K sposobnost da obuča pilota učenika na nivou potrebnom za izdavanje odgovarajuće dozvole, ovlašćenja ili uvjerenja.

(b) Ova procjena obuhvata:

(1) prikaz sposobnosti opisane u FCL.920, pred let, nakon leta i obuku teorijskog znanja;

(2) usmene teorijske ispite na zemlji, predpoletni briefing i analizu nakon leta i prikaz u letu na odgovarajućoj klasi vazduhoplova, tipu ili FSTD;

(3) vježbe adekvatne za procjenu sposobnosti instruktora.

(c) Procjena se vrši na istoj klasi ili tipu vazduhoplova ili FSTD koji se koristi za letačku obuku.

(d) Kada je procjena sposobnosti potrebna za produženje važenja uvjerenja instruktora, podnosilac zahtjeva koji ne položi procjenu prije dana isticanja roka važenja uvjerenja instruktora, ne smije koristiti prava tog uvjerenja dok uspješno ne završi procjenu.

FCL.940 Važenje uvjerenja instruktora

Sa izuzetkom MI, i ne dovodeći u pitanje FCL.900 (b)(1), uvjerenja instruktora važe 3 godine.

DIO 2

Posebni zahtjevi za instruktora letjenja - FI

FCL.905.FI FI - Prava i uslovi

Prava FI su da sprovodi letačku obuku za izdavanje, produženje važenja ili obnovu:

- (a) PPL, SPL, BPL i LAPL u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;
- (b) ovlašćenja za letjenje na klasi i tipu jednomotornog vazduhoplova sa jednim pilotom, osim za složene avione visokih performansi sa jednim pilotom; proširenja klasa i grupa za balone i proširenja klasa za jedrilice;
- (c) ovlašćenja za letjenje na tipu za vazdušni brod sa jednim ili sa više pilota;
- (d) CPL u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, pod uslovom da je FI je završio najmanje 500 sati letjenja kao pilot te kategorije vazduhoplova, uključujući najmanje 200 sati letačke obuke;
- (e) ovlašćenje za letjenje noću, pod uslovom da je FI:
 - (1) kvalifikovan da leti noću u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;
 - (2) prikazao FI-ju kvalifikovanom u skladu sa (i) ispod sposobnost da obučava noću na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova; i
 - (3) ispunjava zahtjeve iskustva noću iz FCL.060 (b)(2);
- (f) ovlašćenje za vuču ili akrobacije u vazduhu pod uslovom da posjeduje ta prava i da je FI prikazao sposobnost da obučava za to ovlašćenje FI-ju kvalifikovanom u skladu sa (i) ispod;
- (g) IR u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, pod uslovom da FI ima:
 - (1) najmanje 200 sati letjenja po IFR, od kojih do 50 sati može biti instrumentalno vrijeme na zemlji u FFS, FTD 2/3 ili FNPT II;
 - (2) završio kao pilot učenik kurs obuke za IRI i prošao procjenu sposobnosti za IRI uvjerenje i
 - (3) Pored toga:
 - (i) za višemotorne avione, ispunjava uslove za izdavanje uvjerenja za CRI;
 - (ii) za višemotorne helikoptere, ispunjava uslove za izdavanje uvjerenja za TRI;

(h) ovlaštenja za letjenje na klasi ili tipu višemotornog vazduhoplova sa jednim pilotom, izuzev slozenih aviona visokih performansi sa jednim pilotom, pod uslovom da FI ispunjava:

(1) u slučaju aviona, preduslove za CRI kurs obuke dat u FCL.915.CRI(a) i zahtjeve FCL.930.CRI i FCL.935;

(2) u slučaju helikoptera, zahtjeve koji su utvrđeni u FCL.910.TRI(c)(1) i preduslove za TRI(H) kurs obuke dat u FCL.915.TRI (b)(2);

(i) FI, IRI, CRI, STI ili MI uvjerenje pod uslovom da FI ima:

(1) završeno najmanje:

(i) u slučaju FI(S), najmanje 50 sati ili 150 lansiranja letačke obuke na jedrilicama;

(ii) u slučaju FI(B), najmanje 50 sati ili 50 polijetanja letačke obuke na balonima;

(iii) u svim drugim slučajevima, 500 sati letačke obuke u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;

(2) položio procjenu sposobnosti u skladu sa FCL.935 u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova radi prikaza ispitivaču instruktora letjenja (FIE) sposobnost da vrši obuku za FI uvjerenje;

(j) MPL, pod uslovom da je FI:

(1) za osnovnu fazu letačke obuke, završio je najmanje 500 sati letjenja kao pilot aviona, uključujući najmanje 200 sati letačke obuke;

(2) za osnovnu fazu obuke:

(i) posjeduje višemotorni IR za avion i pravo da obučava za IR; i

(ii) da ima najmanje 1.500 sati letjenja u operacijama sa više pilota;

(3) u slučaju da je FI već kvalifikovan za obuku na ATP(A) ili CPL(A)/IR integrisanim kursevima, uslov (2)(ii) može biti zamijenjen završetkom strukturiranog kursa obuke koji se sastoji od:

(i) MCC kvalifikacija;

(ii) posmatranja 5 sesija letačke obuke u fazi 3 MPL kursa;

(iii) posmatranja 5 sesija letačke obuke u fazi 4 MPL kursa;

(iv) posmatranja 5 sesija periodične linijski orijentisane letačke obuke operatera;

(v) sadržaja MCCI instruktorskog kursa.

U ovom slučaju, FI mora da sprovede svojih prvih 5 instruktorskih sesija pod nadzorom TRI(A), MCCI(A) ili SFI(A) kvalifikovanih za MPL letačku obuku.

FCL.910.FI FI - Ograničena prava

(a) FI će imati ograničena prava sprovođenja letačke obuke pod nadzorom FI-ja za istu kategoriju vazduhoplova kojeg imenuje ATO za tu svrhu, u sljedećim slučajevima:

(1) za izdavanje PPL, SPL, BPL i LAPL;

(2) u svim integrisanim kursevima na PPL nivou, u slučaju aviona i helikoptera;

(3) za ovlaštenja za letjenje na klasi i tipu jednomotornog aviona sa jednim pilotom, proširenja klase i grupa u slučaju balona i proširenja klase u slučaju jedrilica;

(4) ovlaštenja za letjenje noću, vuču ili akrobacije u vazduhu.

(b) Tokom sprovođenja obuke pod nadzorom, u skladu sa (a), FI nema pravo da odobri sprovođenje prvih samostalnih letova i prvih samostalnih maršrutnih letova pilota učenika.

(c) Ograničenja iz (a) i (b) biće uklonjena iz FI uvjerenja kada završi najmanje:

(1) za FI(A), 100 sati letačke obuke na avionima ili TMG-ovima i, pored toga izvrši nadziranje nad najmanje 25 samostalnih letova učenika;

(2) za FI(H) 100 sati letačke u obuke na helikopterima, i pored toga da nadzire najmanje 25 samostalnih letačkih vežbi u vazduhu učenika;

(3) za FI(As), FI(S) i FI(B), 15 sati ili 50 polijetanja letačke obuke koji pokrivaju kompletni nastavni program obuke za izdavanje PPL (As), SPL ili BPL u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

FCL.915.FI FI – Preduslovi

Kandidat za FI uvjerenje:

(a) u slučaju FI(A) i FI(H):

(1) da ostvari najmanje 10 sati instrumentalne letačke obuke sa instruktorom na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, od kojih najviše 5 sati može biti instrumentalno vrijeme na zemlji u FSTD;

(2) da završi 20 sati VFR maršrutnog letjenja na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova kao PIC, i

(b) Pored toga, za FI(A):

(1) posjeduje najmanje CPL(A); ili

(2) posjeduje najmanje PPL(A) i:

(i) ispuni zahtjeve za CPL teorijsko znanje, osim ukoliko FI(A) pruža obuku za samo LAPL(A); i

(ii) da završi najmanje 200 sati letjenja na avionima ili TMG-u, od čega 150 sati kao PIC;

(3) da ima najmanje 30 sati na jednomotornim klipnim avionima od čega najmanje 5 sati mora biti ostvareno tokom 6 mjeseci koji su prethodili prijemnom letačkom testu iz FCL.930.FI(a);

(4) je završio VFR maršrutni let kao PIC, uključujući i let od najmanje 540 km (300 NM) u toku kojeg su izvršena slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma;

(c) Pored toga, za FI(H), da završi ukupno 250 sati naleta kao pilot na helikopterima od kojih:

(1) najmanje 100 sati kao PIC, ukoliko kandidat posjeduje najmanje CPL(H); ili

(2) najmanje 200 sati kao PIC, ukoliko kandidat posjeduje najmanje PPL(H) i ispuni uslove za CPL teorijsko znanje;

(d) za FI(As), da ostvari 500 sati letjenja na vazдушnim brodovima kao PIC, od kojih 400 sati kao PIC koji posjeduje CPL(As);

(e) za FI(S), da ostvari 100 sati naleta kao i 200 lansiranja kao PIC na jedrilicama. Pored toga, ukoliko kandidat želi da pruža obuke na TMG-u, mora da ostvari 30 sati naleta kao PIC na TMG-u i dodatnu procjenu sposobnosti na TMG-u u skladu sa FCL.935 sa FI kvalifikovanim u skladu sa FCL.905.FI (j);

(f) za FI(A), da ostvari 75 sati naleta balonom kao PIC, od čega najmanje 15 sati moraju da budu u klasi za koju će se pružati letačka obuka.

FCL.930.FI FI - Kurs obuke

(a) Podnosioci zahtjeva za FI uvjerenje, moraju položiti posebni prijemni letački test sa FI kvalifikovanim u skladu sa FCL.905.FI (i) u roku od 6 mjeseci prije početka kursa, radi procjene njihove sposobnosti da pohađaju kurs. Ovaj prijemni letački test se zasniva na provjeri stručnosti za ovlašćenje za letjenje na klasi i tipu kao što je navedeno u Dodatku 9. ovog Dijela.

(b) FI kurs obuke obuhvata:

(1) 25 sati podučavanja i učenja;

(2)(i) u slučaju FI(A), (H) i (As), najmanje 100 sati obuke teorijskog znanja, uključujući i progres testove;

(ii) u slučaju FI(B) ili FI(S), najmanje 30 sati obuke teorijskog znanja, uključujući i napredne testove;

(3)(i) u slučaju FI(A) i (H), najmanje 30 sati letačke obuke, od kojih 25 sati mora biti letačka obuka sa instruktorom, od kojih 5 sati može biti na FFS, i FNPT I ili II ili FTD 2/3;

(ii) u slučaju FI(As), najmanje 20 sati letačke obuke, od kojih 15 sati mora biti letačka obuka sa instruktorom;

(iii) u slučaju FI(S), najmanje 6 sati ili 20 polijetanja letačke obuke;

(iv) u slučaju FI(S) koja pruža obuku na TMG-u, najmanje 6 sati letačke obuke sa instruktorom na TMG-u;

(v) u slučaju FI(B), najmanje 3 sata, uključujući 3 polijetanja letačke obuke. Prilikom podnošenja zahtjeva za FI uvjerenje za drugu kategoriju vazduhoplova, pilotima koji posjeduju ili su posjedovali:

(1) FI(A), (H) ili (As) biće priznato 55 sati prema zahtjevima pod (b)(2)(i) ili 18 sati prema zahtjevima pod (b)(2)(ii).

FCL.940.FI FI - Produženje važenja i obnova

(a) Za produženje važenja FI uvjerenja, imalac mora da ispuni 2 od 3 sljedeća uslova:

(1) da završi:

(i) u slučaju FI(A) i (H), najmanje 50 sati letačke obuke u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova tokom perioda važenja uvjerenja, kao FI, TRI, CRI, IRI, MI ili ispitivač. Ukoliko se produžava pravo za pružanje obuke za IR, 10 sati mora biti letačka obuka za IR izvršena u roku od posljednjih 12 mjeseci koji prethode danu isticanja FI uvjerenja;

(ii) u slučaju FI(As), najmanje 20 sati letačke obuke na vazdušnom brodu kao FI, IRI ili kao ispitivač u toku perioda važenja uvjerenja. Ukoliko se produžava pravo da pruža obuku za IR, 10 sati mora biti letačka obuka za IR izvršena u roku od posljednjih 12 mjeseci koji prethode danu isticanja FI uvjerenja;

(iii) u slučaju FI(S), najmanje 30 sati ili 60 polijetanja letačke obuke u jedrilicama, motornim jedrilicama ili kao TMG-u, kao FI ili ispitivač tokom perioda važenja uvjerenja;

(iv) u slučaju FI(B), najmanje 6 sati letačke obuke na balonima, kao FI ili kao ispitivač tokom perioda važenja uvjerenja;

(2) da pohađa seminar osvježenja znanja instruktora, u periodu važenja FI uvjerenja;

(3) da položi procjenu sposobnosti u skladu sa FCL.935, u roku od 12 mjeseci koji prethode datumu isticanja FI uvjerenja.

(b) Za najmanje svako drugo naknadno produženje važenja u slučaju FI(A) ili FI(H), ili svako treće produženje, u slučaju FI(As), (S) i (B), imalac mora da položi procjenu sposobnosti u skladu sa FCL.935.

(c) Obnova. Ukoliko je FI uvjerenje isteklo, podnosilac zahtjeva, u roku od 12 mjeseci prije obnove mora da:

- (1) pohađa seminar osvježenja znanja instruktora;
- (2) položi procjenu sposobnosti u skladu sa FCL.935.

DIO 4

Posebni zahtjevi za ovlašćenje instruktora za letjenje na tipu – TRI

FCL.905.TRI Tri - Prava i uslovi

Prava TRI su da pruža obuku za:

- (a) produženje i obnovu IR, ukoliko TRI posjeduje važeći IR;
- (b) izdavanje TRI ili SFI uvjerenja, ukoliko imalac ima 3 godine iskustva kao TRI i
- (c) u slučaju TRI za avione sa jednim pilotom:
 - (1) izdavanje, produženje i obnova ovlašćenja za letjenje na tipu složenog aviona visokih performansi za jednim pilotom kada podnosilac zahtjeva traži prava u operacijama sa jednim pilotom. Prava TRI(SPA) se mogu proširiti na letačku obuku za ovlašćenje za letjenje na tipu složenog aviona visokih performansi za operacije sa više pilota, ukoliko TRI:
 - (i) posjeduje MCCI uvjerenje ili
 - (ii) posjeduje ili je posjedovao TRI uvjerenje za avione sa više pilota;
 - (2) MPL kurs u osnovnoj fazi, ukoliko ima prava proširena na operacije sa više pilota i posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) uvjerenje;
- (d) u slučaju TRI za avione sa više pilota:
 - (1) izdavanje, produženje i obnovu ovlašćenja za letjenje na tipu za:
 - (i) avione sa više pilota;
 - (ii) složene avione visokih performansi sa jednim pilotom, kada podnosilac zahtjeva traži prava za operacije sa više pilota;
 - (2) MCC obuku;
 - (3) MPL kurs u osnovnoj, srednjoj i naprednoj fazi, pod uslovom da, za osnovnu fazu, posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) uvjerenje;
- (e) u slučaju TRI za helikopter:
 - (1) izdavanje, produženje i obnovu ovlašćenja za letjenje na tipu helikoptera;
 - (2) MCC obuku, pod uslovom da posjeduje ovlašćenje za letjenje na tipu helikoptera sa više pilota;
 - (3) proširenje jednomotornog IR(H) na višemotorni IR(H);
- (f) u slučaju TRI za vazduhoplove sa uzgonom dobijenim snagom:
 - (1) izdavanje, produženje i obnovu ovlašćenja za letjenje na vazduhoplovu sa uzgonom dobijenim snagom;
 - (2) MCC obuku.

FCL.910.TRI TRI - Ograničena prava

(a) Opšte. Ukoliko se TRI obuka sprovodi samo u FFS, prava TRI-ja su ograničena na obuku u FFS. U ovom slučaju, TRI može sprovesti letjenje na liniji pod nadzorom, ukoliko je u TRI kurs obuke uključena dodatna obuka u ovu svrhu.

(b) TRI za avione i vazduhoplove sa uzgonom dobijenim snagom - TRI(A) i TRI(PL). Prava TRI su ograničena na tip aviona ili vazduhoplov sa uzgonom dobijenim snagom na kojem je završena obuka i procjena sposobnosti. Prava TRI biće proširena na ostale tipove kada TRI:

(1) završi u roku od 12 mjeseci koji su prethodili podnošenju zahtjeva, najmanje 15 rutnih sektora, uključujući i polijetanja i slijetanja na predmetnom tipu vazduhoplova, od kojih 7 sektora može biti završeno u FFS;

(2) završi tehničku obuku i dijelove letačke obuke odgovarajućeg TRI kursa;

(3) položi odgovarajuće sekcije procjene sposobnosti u skladu sa FCL.935 radi prikaza FIE ili TRE kvalifikovanog u skladu sa poddijelom K, sposobnost za obuku pilota do nivoa potrebnog za izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu, uključujući obuku prije leta, poslije leta i obuku teorijskog znanja.

(c) TRI helikoptera - TRI (H).

(1) Prava TRI(H) su ograničena na tip helikoptera na kojima je izvršen praktični ispit za izdavanje TRI uvjerenja. Prava TRI biće proširena na ostale tipove kada TRI:

(i) završi odgovarajući tehnički dio TRI kursa za odgovarajući tip helikoptera ili FSTD koji predstavlja taj tip;

(ii) sprovede najmanje 2 sata letačke obuke na važećim tipu, pod nadzorom adekvatno kvalifikovanog TRI(H) i

(iii) prođe odgovarajuće sekcije procjene sposobnosti u skladu sa FCL.935 u cilju da se prikaže FIE ili TRE kvalifikovanom u skladu sa poddijelom K, sposobnost da obučava pilota do nivoa potrebnog za izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu, uključujući obuku prije leta, poslije leta i obuku teorijskog znanja.

(2) Prije nego što se prava TRI(H) prošire sa prava jednog pilota na više pilota na istom tipu helikoptera, imalac mora da ostvari najmanje 100 sati u operacijama sa više pilota na ovom tipu.

(g) Izuzeto od prethodnog stava, imaoци TRI uvjerenja kojima su izdata ovlašćenja za letjenje na tipu u skladu sa FCL.725(e) imaju pravo da im se prošire TRI prava na taj novi tip vazduhoplova.

FCL.915.TRI TRI – Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za TRI uvjerenje mora:

(a) posjedovati CPL, MPL ili ATPL dozvolu pilota za predmetnu kategoriju vazduhoplova;

(b) za TRI(MPA) uvjerenje:

(1) da ostvari 1.500 sati letjenja kao pilot na avionima sa više pilota; i

(2) da završi, u roku od 12 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući i polijetanja i slijetanja, kao PIC ili kopilot na predmetnom tipu aviona, od kojih 15 sektora može biti ostvareno u FFS koji predstavlja tip;

(c) za TRI(SPA) uvjerenje:

(1) da završi, u roku od 12 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući i polijetanja i slijetanja, kao PIC na predmetnom tipu aviona, od kojih 15 sektora može biti ostvareno u FFS koji predstavlja taj tip, i

(2)(i) da ostvari najmanje 500 sati naleta kao pilot aviona, uključujući i 30 sati kao PIC na predmetnom tipu aviona ili

(ii) da posjeduje ili je posjedovao FI uvjerenje za višemotorni avion sa IR(A) pravima;

(d) za TRI(H):

(1) za TRI(H) uvjerenja za jednomotorne helikoptere sa jednim pilotom, da ostvari 250 sati naleta kao pilot helikoptera;

(2) za TRI(H) uvjerenje za višemotorne helikoptere sa jednim pilotom, da ostvari 500 sati naleta kao pilot helikoptera, uključujući 100 sati kao PIC na višemotornom helikopteru sa jednim pilotom;

(3) za TRI(H) uvjerenje za helikoptere sa više pilota, da ostvari 1.000 sati naleta kao pilot helikoptera, uključujući:

(i) 350 sati kao pilot helikoptera sa više pilota; ili

(ii) za podnosioca zahtjeva koji ima već TRI(H) uvjerenje za višemotorni helikopter sa jednim pilotom, 100 sati naleta kao pilot tog tipa u operacijama sa više pilota.

(4) Imaocima FI(H) uvjerenja se u potpunosti priznaje iskustvo za zahtjeve (1) i (2) za odgovarajući helikopter sa jednim pilotom;

(e) za TRI(PL):

(1) da ostvari 1.500 sati naleta kao pilot aviona sa više pilota, vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, ili helikoptera sa više pilota i

(2) da ostvari, u roku od 12 mjeseci koji su prethodili podnošenju zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja, kao PIC ili kopilot na predmetnom tipu vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, od kojih 15 sektora može biti ostvareno na FFS koji predstavlja taj tip.

FCL.930.TRI TRI - Kurs obuke

(a) TRI kurs obuke sadrži, najmanje:

(1) 25 sati podučavanja i učenja;

(2) 10 sati tehničke obuke, uključujući i reviziju tehničkog znanja, pripremu planova nastave i razvoj nastavnih vještina u učionici/simulatoru;

(3) 5 sati letačke obuke na odgovarajućem vazduhoplovu ili simulatoru, koji predstavlja taj vazduhoplov, za vazduhoplov sa jednim pilotom i 10 sati za vazduhoplov sa više pilota ili na simulatoru koji predstavlja taj vazduhoplov.

(b) Podnosiocima zahtjeva, koji posjeduju ili su posjedovali uvjerenje instruktora biće priznato u potpunosti iskustvo prema zahtjevima (a)(1).

(c) Podnosiocima zahtjeva za TRI uvjerenje, koji posjeduju SFI uvjerenje za odgovarajući tip biće priznato u potpunosti iskustvo prema zahtjevima ovog stava za izdavanje uvjerenja TRI ograničenog na letačku obuku u simulatoru.

FCL.935.TRI TRI - Procjena sposobnosti

Ukoliko se TRI procjena sposobnosti obavlja u FFS, TRI uvjerenje će biti ograničeno na letačku obuku u FFSs.

Ograničenje će biti ukinuto kada TRI položi procjenu sposobnosti na vazduhoplovu.

FCL.940.TRI TRI - Produženje važenja i obnova

(a) Produženje važenja

(1) Avioni. Za produženje važenja TRI(A) uvjerenja, podnosilac zahtjeva mora u roku od 12 mjeseci koji prethode danu isticanja uvjerenja, da ispuni jedan od sljedeća 3 uslova:

(i) da sprovede jedan od sljedećih dijelova kompletnog kursa za ovlašćenje za letjenje na tipu: simulatorsku sesiju od najmanje 3 sata ili jednu vežbu u vazduhu od najmanje 1 sata koja se sastoji od najmanje 2 polijetanja i slijetanja;

(ii) da dobije obuku osvježenja znanja instruktora kao TRI u ATO;

(iii) da položi procjenu sposobnosti u skladu sa FCL.935.

(2) Helikopteri i vazduhoplovi sa uzgonom dobijenim snagom. Za produženje važenja na TRI(H) ili TRI(PL) uvjerenja, podnosilac zahtjeva mora, tokom perioda važenja TRI uvjerenja, da ispunjavaja 2 od 3 sljedeća uslova:

(i) da završi 50 sati letačke obuke na svakom od tipova vazduhoplova, za koje posjeduje instruktorska prava ili FSTD-u koji predstavlja te tipove, od čega najmanje 15 sati mora biti u roku od 12 mjeseci koji prethode danu isticanja TRI uvjerenja.

U slučaju TRI (PL), ovi sati letačke obuke se moraju ostvariti kao TRI ili ispitivač na tipu (TRE), ili SFI ili ispitivač na uređajima za simuliranje letjenja (SFE). U slučaju TRI(H), nalet kao FI, kao instruktor za instrumentalno letjenje (IRI), instruktor na trenazu (SPI) ili kao ispitivač će takođe biti odgovarajući za ovu svrhu;

(ii) da dobije obuku osvježenja znanja instruktora kao TRI u ATO;

(iii) da položi procjenu sposobnosti u skladu sa FCL.935.

(3) Za najmanje svako drugo produženje TRI uvjerenja, imalac mora da položi procjenu sposobnosti u skladu sa FCL.935.

(4) Ako lice koje posjeduje uvjerenje TRI na više od jednog tipa vazduhoplova iste kategorije, sa procjenom sposobnosti na jednom od tih tipova, produžava se TRI uvjerenje za ostale tipove koje posjeduje u istoj kategoriji vazduhoplova.

(5) Posebni zahtjevi za produženje važenja TRI(H). TRI(H) koji posjeduje FI(H) uvjerenje na odgovarajućem tipu se u potpunosti priznaje iskustvo za gore date zahtjeve u (a). U ovom slučaju, TRI(H) uvjerenje će važiti do dana isticanja FI(H) uvjerenja.

(b) Obnova

(1) Avioni. Ukoliko je TRI(A) uvjerenje isteklo podnosilac zahtjeva mora da:

(i) ostvari u posljednjih 12 mjeseci koji su prethodili podnošenju zahtjeva najmanje 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja na predmetnom tipu aviona, od kojih najviše 15 sektora može biti ostvareno u simulatoru letjenja;

(ii) završi odgovarajuće dijelove TRI kursa u odobroj ATO;

(iii) sprovede na kompletnom kursu za ovlašćenje za letjenje na tipu najmanje 3 sata letačke obuke na tipu aviona pod nadzorom TRI(A).

(2) Helikopter i vazduhoplov sa uzgonom dobijenim snagom. Ukoliko je TRI(H) ili TRI(PL) uvjerenje isteklo, podnosilac zahtjeva mora, u roku od 12 mjeseci prije obnove da:

(i) dobije osvježenje znanja instruktora kao TRI u ATO, koja mora da obuhvata odgovarajuće elemente TRI kursa obuke i

(ii) položi procjenu sposobnosti u skladu sa FCL.935 na svakom od tipova vazduhoplova za koje se traži obnova prava instruktora.

DIO 5

Posebni zahtjevi za ovlašćenje za letjenje instruktora na klasi – CRI

FCL.905.CRI CRI - prava i uslovi

(a) Prava CRI-ija su da sprovodi obuku za:

(1) izdavanje, produženje važenja ili obnovu ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu nesloženog aviona visokih performansi sa jednim pilotom, kada podnosioc zahtjeva traži prava da leti u operacijama sa jednim pilotom;

(2) ovlašćenje za vuču ili akrobacije u vazduhu za kategoriju aviona, ukoliko CRI posjeduje odgovarajuće ovlašćenje i ukoliko je prikazao sposobnost da sprovodi obuku za to ovlašćenje u FI-iju kvalifikovanom u skladu sa FCL.905.FI(i).

(b) Prava CRI su ograničena na klasu ili tip aviona na kojima je sprovedena procjena sposobnosti instruktora. Prava CRI će biti proširena na ostale klase ili tipove kada CRI završi, u posljednjih 12 mjeseci:

(1) 15 sati letjenja kao PIC na avionima predmetne klase ili tipa aviona;

(2) jedan trenažni let sa desnog sjedišta pod nadzorom drugog CRI ili FI kvalifikovanog za tu klasu ili tip koji je na drugom pilotskom sedištu.

FCL.915.CRI CRI – Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za CRI uvjerenje mora da ima najmanje:

(a) za višemotorne avione:

(1) 500 sati letjenja kao pilot aviona;

(2) 30 sati kao PIC na predmetnoj klasi ili tipu aviona;

(b) za jednomotorne avione:

(1) 300 sati letjenja kao pilot aviona;

(2) 30 sati kao PIC na predmetnoj klasi ili tipu aviona.

FCL.930.CRI CRI - Kurs obuke

(a) Kurs obuke za CRI obuhvata, najmanje:

- (1) 25 sati obuke u podučavanju i učenju;
 - (2) 10 sati tehničke obuke, uključujući i reviziju tehničkog znanja, pripremu planova nastave i razvoj instruktorskih vještina u učionici/simulatoru;
 - (3) 5 sati letačke obuke na višemotornom avionu, ili 3 sata letačke obuke na jednomotornom avionu, sa FI(A) kvalifikovanom u skladu sa FCL.905.FI(i).
- (b) Podnosiocima zahtjeva, koji posjeduju ili su posjedovali uvjerenje instruktora se priznaje u potpunosti iskustvo prema zahtjevima (a)(1).

FCL.940.CRI CRI - Produženje važenja i obnova

- (a) Za produženje važenja CRI uvjerenja podnosioc zahtjeva mora, u roku od 12 mjeseci koji prethode isteku roka CRI uvjerenja:
- (1) sprovesti najmanje 10 sati letačke obuke u ulozi CRI. Ukoliko podnosilac zahtjeva ima prava CRI na jednomotornim i višemotornim avionima, 10 sati letačke obuke će biti jednako podijeljeno između jednomotornih i višemotornih aviona; ili
 - (2) dobiti obuku osvježanja znanja kao CRI u ATO ili
 - (3) položiti procjenu sposobnosti u skladu sa FCL.935 za višemotorne ili jednomotorne avione, kako je primjenljivo.
- (b) Za najmanje svako drugo produženje važenja uvjerenja CRI, imalac mora da ispuni zahtjeve iz (a)(3).
- (c) Obnova. Ukoliko je CRI uvjerenje isteklo, podnosilac zahtjeva, u roku od 12 mjeseci prije obnove mora da:
- (1) dobije obuku osvježanja kao CRI u ATO;
 - (2) položi procjenu sposobnosti datu u FCL.935.

DIO 6

Posebni zahtjevi za ovlašćenje instruktora za instrumentalo letjenje– IRI

FCL.905.IRI IRI - Prava i uslovi

- (a) Prava IRI-ija su da sprovodi obuku za izdavanje, produženje važenja i obnovu IR na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.
- (b) Posebni zahtjevi za MPL kurs. Za sprovođenje obuke za osnovnu fazu obuke na MPL kursu, IRI(A) mora da:
- (1) posjeduje IR za višemotorne avione; i
 - (2) ostvari 1.500 sati letjenja u operacijama sa više pilota.
 - (3) u slučaju da je IRI već kvalifikovan za obuku na ATP(A) ili CPL(A)/IR integrisanim kursevima, zahtjev (b)(2) može biti zamijenjen završetkom kursa predviđenim u stavu FCL.905.FI(j)(3).

FCL.915.IRI IRI – Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za IRI uvjerenje mora da:

(a) za IRI (A):

(1) ima najmanje 800 sati letjenja u IFR-u, od čega će najmanje 400 sati biti na avionima; i

(2) u slučaju podnosioca zahtjeva IRI(A) za višemotorne avione, ispunjava zahtjeve iz stava FCL.915.CRI(a);

(b) za IRI (H):

(1) ima najmanje 500 sati letjenja u IFR-u, od čega najmanje 250 sati letjenja po instrumentima na helikopterima i

(2) u slučaju podnosioca zahtjeva za IR(H) za helikoptere sa više pilota, ispuni zahtjeve FCL.905.FI(g)(3)(ii);

(c) za IRI (As), ima 300 sati letjenja u IFR-u, od čega najmanje 100 sati letjenja po instrumentima na vazдушnim brodovima.

FCL.930.IRI IRI - Kurs obuke

(a) Kurs obuke za IRI mora da obuhvata, najmanje:

(1) 25 sati obuke podučavanja i učenja;

(2) 10 sati tehničke obuke, uključujući i reviziju instrumentalnog teorijskog znanja, pripremu planova nastave i razvoj instruktorskih vještina u učionici;

(3) (i) za IRI(A), najmanje 10 sati letačke obuke na avionima, FFS i FTD 2/3 ili FNPT II. U slučaju podnosioca zahtjeva koji posjeduje FI(A) uvjerenje, ovi sati se smanjuju na 5;

(ii) za IRI(H), najmanje 10 sati letačke obuke na helikopteru, FFS, FTD 2/3 ili FNPT II/III;

(iii) za IRI(As), najmanje 10 sati letačke obuke na vazдушnom brodu, FFS i FTD 2/3 ili FNPT II.

(b) Letačka obuka mora biti data od strane FI kvalifikovanog u skladu sa FCL.905.FI(i).

(c) Podnosiocima zahtjeva, koji posjeduju ili su posjedovali uvjerenje instruktora se priznaje u potpunosti iskustvo prema zahtjevima (a)(1).

FCL.940.IRI IRI - Produženje važenja i obnova

Za produženje važenja i obnovu IRI uvjerenja, imalac mora da ispuni uslove za produženje važenja i obnovu FI uvjerenja, u skladu sa FCL.940.FI.

ODJELJAK 7

Posebni zahtjevi za instruktora letjenja na uređajima za simulirano letjenje - SFI

FCL.905.SFI SFI - Prava i uslovi

Prava SFI su da sprovodi obuku na uređajima za simulirano letjenje, u okviru odgovarajuće kategorije vazduhoplova, za:

(a) izdavanje, produženje važenja i obnovu IR, ukoliko posjeduje ili je posjedovao IR za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova i ukoliko je završio IRI kurs obuke i

(b) u slučaju SFI za avione sa jednim pilotom:

(1) izdavanje, produženje važenja i obnovu ovlašćenja za letjenje na tipu složenog aviona visokih performansi sa jednim pilotom, kada podnosilac zahtjeva traži prava za operacije sa jednim pilotom. Prava SFI(SPA) se mogu proširiti za letačku obuku za ovlašćenje za letjenje za složene avione visokih performansi sa jednim pilotom u operacijama sa više pilota, ukoliko:

(i) posjeduje MCCI uvjerenje ili

(ii) posjeduje ili je posjedovao TRI uvjerenje za avione sa više pilota; i

(2) ukoliko su prava SFI(SPA) proširena na operacije sa više pilota u skladu sa (1):

(i) MCC;

(ii) MPL kurs u osnovnoj fazi;

(c) u slučaju SFI za avione sa više pilota:

(1) izdavanje, produženje važenja i obnovu ovlašćenja za letjenje na tipu za:

(i) avione sa više pilota;

(ii) složene avione visokih performansi sa jednim pilotom, kada podnosilac zahtjeva traži prava za operacije sa više pilota;

(2) MCC;

(3) MPL kurs u osnovnoj, srednjoj i naprednoj fazi, ukoliko, za osnovnu fazu posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) uvjerenje;

(d) u slučaju SFI za helikoptere:

(1) izdavanje, produženje važenja i obnovu ovlašćenja za letjenje na tipu helikoptera;

(2) MCC obuku, kada TRI ima prava za obuku na helikopterima sa više pilota.

FCL.910.SFI SFI - Ograničena prava

Prava SFI su ograničena na FTD 2/3 ili FFS tipa vazduhoplova na kojem je SFI kurs obuke bio sproveden. Prava se mogu proširiti i na ostale FSTD, koji predstavljaju tipove u istoj kategoriji vazduhoplova kada imalac:

(a) zadovoljavajuće završi simulatorski dio odgovarajućeg kursa za ovlašćenje za letjenje na tipu i

(b) sprovede na kompletnom kursu ovlašćenja za letjenje na tipu najmanje 3 sata letačke obuke, u vezi sa dužnostima SFI-ja na predmetnom tipu pod nadzorom i na zadovoljstvo TRE kvalifikovanog za tu svrhu.

FCL.915.SFI SFI – Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za SFI uvjerenje, mora da:

(a) posjeduje ili je posjedovao CPL, ATPL ili MPL u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;

(b) završi provjeru stručnosti za izdavanje ovlašćenja za letjenje na određenom tipu vazduhoplova na FFS, koji predstavlja predmetni tip, u roku od 12 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva i

(c) pored toga, za SFI(A) za avion sa više pilota ili SFI(PL), mora da ima:

(1) najmanje 1.500 sati naleta kao pilot aviona sa više pilota ili vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, ukoliko je primjenljivo;

(2) da završi, kao pilot ili kao posmatrač, u roku od 12 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva, najmanje:

(i) 3 rutna sektora u pilotskoj kabini predmetnog tipa aviona, ili

(ii) 2 linijski orijentisane letačke sesije na simulatoru, koje je sproveo kvalifikovan član posade u pilotskoj kabini predmetnog tipa. Ove simulatorske sesije uključuju 2 leta od najmanje 2 sata svaki između 2 različita aerodroma, i odgovarajuće predpoletno planiranje i de-briefing;

(d) Pored toga, za SFI(A) za složene avione visokih performansi sa jednim pilotom:

(1) da ima najmanje 500 sati naleta kao PIC na avionu sa jednim pilotom;

(2) da posjeduje ili je posjedovao višemotorni IR(A) ovlaštenje, i

(3) da ispunjava uslove iz (c)(2);

(e) Pored toga, za SFI(H), da imaju:

(1) završen, kao pilot ili kao posmatrač, najmanje 1 sat letjenja u pilotskoj kabini predmetnog tipa, u roku od 12 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva; i

(2) u slučaju helikoptera sa više pilota, najmanje 1.000 sati letačkog iskustva kao pilot helikoptera, uključujući i najmanje 350 sati kao pilot na helikopteru sa više pilota;

(3) u slučaju višemotornog helikoptera sa jednim pilotom, da ostvari 500 sati kao pilot helikoptera, uključujući i 100 sati kao PIC na višemotornom helikopteru sa jednim pilotom;

(4) u slučaju jednomotornog helikoptera sa jednim pilotom, da ostvari 250 sati kao pilot helikoptera.

FCL.930.SFI SFI - Kurs obuke

(a) Kurs obuke za SFI mora da obuhvata:

(1) FSTD sadržaj kursa za predmetno ovlaštenje za letjenje na tipu;

(2) sadržaj TRI kursa obuke.

(b) Podnosiocu zahtjeva za SFI uvjerenje koji posjeduje TRI uvjerenje za odgovarajući tip biće u potpunosti priznato iskustvo prema zahtjevima ovog stava.

FCL.940.SFI SFI - Produženje važenja i obnova

(a) Produženje važenja. Za produženje važenja SFI uvjerenja podnosilac zahtjeva mora, tokom perioda važenja SFI uvjerenja, ispuniti 2 od sljedeća 3 uslova:

(1) da završi 50 sati kao instruktor ili ispitivač na FSTD, od kojih najmanje 15 sata mora da bude u roku od 12 mjeseci prije dana isticanja važenja SFI uvjerenja;

(2) da dobije obuku osvježanja znanja instruktora kao SFI u ATO;

(3) da položi odgovarajuće djelove procjene sposobnosti u skladu sa FCL.935.

(b) Pored toga, podnosilac zahtjeva mora da završi, na FFS-u, provjeru stručnosti za izdavanje ovlaštenja za letjenje na određenom tipu vazduhoplova koji predstavljaju tipove za koje se posjeduju prava.

(c) Za najmanje svako drugo produženje važenja SFI uvjerenja, imalac mora da ispuni zahtjeve iz (a)(3).

(d) Obnova. Ukoliko je SFI uvjerenje isteklo, podnosilac zahtjeva, u roku od 12 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva mora da:

- (1) završi simulatorski sadržaj SFI kursa obuke;
- (2) ispuni uslove date u (a)(2) i (3).

DIO 8

Posebni zahtjevi za instruktora saradnje unutar višečlane posade – MCCI

FCL.905.MCCI MCCI - Prava i uslovi

(a) Prava MCCI su da sprovodi letačku obuku tokom:

- (1) Praktičnog dela MCC kurseva kada se ne kombinuju sa obukom za ovlašćenja za letjenje na tipu i
- (2) u slučaju MCCI(A), osnovne faza integrisanog kursa obuke MPL, ukoliko posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) uvjerenja.

FCL.910.MCCI MCCI - Ograničena prava

Prava imaoaca MCCI uvjerenja su ograničena na FNPTII/III MCC, FTD 2/3 ili FFS na kojima je sproveden MCCI kurs obuke.

Prava se mogu proširiti i na ostale FSTD koji predstavljaju tipove vazduhoplova ako je imalac završio praktičnu obuku MCCI kursa na tom tipu FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ili FFS.

FCL.915.MCCI MCCI – Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za MCCI uvjerenje mora da:

- (a) posjeduje ili je posjedovao CPL, ATPL ili MPL na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova;
- (b) da ima najmanje:
 - (1) u slučaju aviona, vazdušnih brodova i vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, 1.500 sati letačkog iskustva kao pilot u operacijama sa više pilota;
 - (2) u slučaju helikoptera, 1.000 sati letačkog iskustva kao pilot u operacijama sa više pilota, od čega najmanje 350 sati u helikopterima sa više pilota.

FCL.930.MCCI MCCI - Kurs obuke

(a) Kurs obuke za MCCI mora da obuhvata, najmanje:

- (1) 25 sati obuke podučavanja i učenja;
 - (2) tehničku obuku u vezi sa tipom FSTD gde podnosilac zahtjeva želi da obučava;
 - (3) 3 sata praktične obuke, koja može biti letačka obuka ili MCC na odgovarajućem FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ili FFS, pod nadzorom TRI, SFI ili MCCI kojeg imenuje ATO za tu svrhu. Ovi sati letačke obuke pod nadzorom obuhvataju procjenu sposobnosti podnosioca zahtjeva datog u FCL.920.
- (b) Podnosiocima zahtjeva, koji posjeduju ili su posjedovali FI, TRI, CRI, IRI ili SFI uvjerenje se u potpunosti priznaje iskustvo za zahtjeve iz (a)(1).

FCL.940.MCCI MCCI - Produženje važenja i obnova

(a) Za produženje važenja uvjerenja MCCI, podnosilac zahtjeva mora da ispuni zahtjeve iz FCL.930.MCCI (a)(3) na odgovarajućem tipu FNPT II/III, FTD 2/3 ili FFS, u posljednjih 12 mjeseci tokom važenja MCCI uvjerenja.

(b) Obnova. Ukoliko je MCCI uvjerenje isteklo, podnosilac zahtjeva mora da ispuni zahtjeve iz FCL.930.MCCI (a)(2) i (3) na odgovarajućem tipu FNPT II/III MCC, FTD 2/3 ili FFS.

DIO 9

Posebni zahtjevi za instruktora na trenažeru - STI

FCL.905.STI STI - Prava i uslovi

(a) Prava STI su da sprovodi letačku obuku na trenažeru za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova za:

(1) izdavanje dozvole;

(2) izdavanje, produženje važenja ili obnovu ovlašćenja IR i ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu vazduhoplova sa jednim pilotom, osim složenih aviona visokih performansi sa jednim pilotom.

(b) Dodatna prava za STI(A). Prava STI(A) obuhvataju letačku obuku na trenažeru tokom osnovne obuke letačkih vještina MPL integrisanog kursa obuke.

FCL.910.STI STI - Ograničena prava

Prava STI su ograničena na FNPT II/III, FTD 2/3 ili FFS na kojem je sproveden STI kurs obuke.

Prava se mogu proširiti i na ostale FSTD koji predstavljaju tipove vazduhoplova kada je imalac:

(a) završio FFS sadržaj TRI kursa za predmetni tip;

(b) položio provjeru stručnosti za ovlašćenje za letjenje na određenom tipu vazduhoplova na FFS-u predmetnog tipa, tokom 12 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva;

(c) sproveo, na kursu za ovlašćenje za letjenje na tipu, najmanje jednu FSTD sesiju u vezi sa dužnostima STI od najmanje 3 sata na predmetnom tipu vazduhoplova, pod nadzorom ispitivača instruktora letjenja (FIE).

FCL.915.STI STI – Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za STI uvjerenje mora da:

(a) posjeduje, ili je posjedovao tokom 3 godine prije podnošenja zahtjeva, dozvolu pilota i prava instruktora za odgovarajuće kurseve za koje je obuka namjeravana;

(b) završi u FNPT odgovarajuću provjeru stručnosti za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu, u roku od 12 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva.

Podnosilac zahtjeva za STI(A), koji želi da obučava samo na BITD, mora da završi odgovarajuće vježbe za praktični ispit za izdavanje PPL(A);

(c) dodatno, za STI(H), da ima najmanje 1 sat letjenja kao posmatrač u pilotskoj kabini predmetnog tipa helikoptera, u roku od 12 mjeseci koji su prethodili zahtjevu.

FCL.930.STI STI - Kurs obuke

(a) Kurs obuke za STI se sastoji od najmanje 3 sata letačke obuke, u vezi sa dužnostima STI u FFS-u, FTD 2/3 ili FNPT II/III, pod nadzorom FIE. Ovi sati letačke obuke pod nadzorom uključuju procjenu sposobnosti podnosioca zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.

Podnosioc zahtjeva za STI(A), koji želi da obučava na BITD, mora da završi letačku obuku na BITD. (b) Za podnosioca zahtjeva za STI(H), kurs obuhvata i FFS sadržaj primjenljivog TRI kursa.

FCL.940.STI Produženje važenja i obnova uvjerenja STI

(a) Produženje važenja. Za produženje važenja STI uvjerenja podnosilac zahtjeva, u posljednjih 12 mjeseci perioda važenja STI uvjerenja, mora da:

- (1) sprovede najmanje 3 sata letačke obuke u FFS ili FNPT II/III ili BITD, dio kompletnog CPL, IR, PPL ili kursa za ovlašćenje za letjenje na tipu ili klasi i
- (2) položi na FFS, FTD 2/3 ili FNPT II/III na kojima redovno sprovodi letačku obuku, primjenjive sekcije provjere stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 ovog Dijela za odgovarajuću klasu ili tip vazduhoplova.

Za STI(A) koji obučava samo na BITD, provjera stručnosti obuhvata samo odgovarajuće vježbe za praktični ispit za izdavanje PPL(A).

(b) Obnova. Ukoliko je STI uvjerenje isteklo, podnosilac zahtjeva mora da:

- (1) dobije obuku osvježenja znanja kao STI u ATO;
- (2) položi u FFS, FTD 2/3 ili FNPT II/III na kojima redovno sprovodi letačku obuku, odgovarajuće sekcije provjere stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 ovog dijela za odgovarajuću klasu ili tip vazduhoplova.

Za STI(A), koji obučava samo na BITD, provjeru stručnosti koja obuhvata samo odgovarajuće vježbe za praktični ispit za izdavanje PPL (A);

- (3) sprovodi na cijelom kursu CPL, IR, PPL ili na kursu za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu, najmanje 3 sata letačke obuke pod nadzorom FI, CRI(A), IRI ili TRI(H) kojeg imenuje ATO za ovu svrhu. Najmanje 1 sat letačke obuke mora da nadgleda FIE(A).

DIO 10

Ovlašćenje instruktora za letjenje u planinskom području – MI

FCL.905.MI MI - Prava i uslovi

Prava MI su da sprovede letačku obuku za izdavanje ovlašćenja za letjenje u planinskom području.

FCL.915.MI MI – Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za MI uvjerenje mora da:

- (a) posjeduje FI, CRI, ili TRi uvjerenje, sa pravima za avione sa jednim pilotom;
- (b) posjeduje ovlaštenje za letjenje u planinskom području.

FCL.930.MI MI - Kurs obuke

(a) Kurs obuke za MI, obuhvata procjenu sposobnosti podnosioca zahtjeva, kao što je dato u FCL.920. (b) Prije pohađanja kursa, kandidati moraju da polože prijemni letački test za MI, koji posjeduje FI uvjerenje radi procjene iskustva i sposobnosti da pohađa kurs obuke.

FCL.940.MI Važenje uvjerenja MI

MI uvjerenje je važeće sve dok je važeće uvjerenje FI, TRI ili CRI.

ODJELJAK 11.

Posebni zahtjevi za instruktora za ovlaštenje za probno i ispitivačko letjenje – FTI

FCL.905.FTI FTI - Prava i uslovi

(a) Prava instruktora za ovlaštenje za probno i ispitivačko letjenje (FTI) su da obučava, u okviru odgovarajuće kategorije vazduhoplova, za:

(1) izdavanje kategorije 1 ili 2 ovlaštenja za probno i ispitivačko letjenje, pod uslovom da posjeduje odgovarajuću kategoriju ovlaštenja za probno i ispitivačko letjenje;

(2) izdavanje FTI uvjerenja, u okviru odgovarajuće kategorije ovlaštenja za probno i ispitivačko letjenje, ukoliko instruktor ima najmanje 2 godine iskustva u obuci za izdavanje ovlaštenja za probno i ispitivačko letjenje.

(b) Prava FTI koji posjeduje kategoriju 1 ovlaštenja za probno i ispitivačko letjenje uključuje i pružanje letačke obuke vezane za kategoriju 2 ovlaštenja za probno i ispitivačko letjenje.

FCL.915.FTI FTI – Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za FTI uvjerenje mora da:

- (a) posjeduje ovlaštenje za probno i ispitivačko letjenje izdato u skladu sa FCL.820;
- (b) ima najmanje 200 sati probnog i ispitivačkog letjenja kategorije 1. ili 2.

FCL.930.FTI FTI - Kurs obuke

(a) Kurs obuke za FTI mora da sadrži, najmanje:

(1) 25 sati podučavanja i učenja;

(2) 10 sati tehničke obuke, uključujući i reviziju tehničkog znanja, pripremu planova nastave i razvoj instruktorskih vještina u učionici/simulatoru;

(3) 5 sati praktične letačke obuke pod nadzorom FTI kvalifikovanog u skladu sa FCL.905.FTI
(b). Ovi sati letačke obuke obuhvataju i procjenu sposobnosti podnosioca zahtjeva kao što je dato u FCL.920.

(b) Priznavanje:

(1) Podnosiocima zahtjeva, koji posjeduju ili su posjedovali uvjerenje instruktora se priznaje u potpunosti iskustvo prema zahtjevima (a)(1).

(2) Pored toga, podnosiocima koji posjeduju ili su posjedovali FI ili TRI uvjerenje na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, se u potpunosti priznaje iskustvo prema zahtjevima (a)(2).

FCL.940.FTI FTI - Produženje važenja i obnova

(a) Produženje važenja. Za produženje važenja FTI uvjerenja, podnosilac zahtjeva mora da, u okviru važenja FTI uvjerenja, ispuni jedan od sljedećih uslova:

(1) završi najmanje:

(i) 50 sati probnog i ispitivačkog letjenja, od čega najmanje 15 sati tokom 12 mjeseci koji su prethodili danu isticanja FTI uvjerenja; i

(ii) 5 sati letačke obuke probnog i ispitivačkog letjenja u roku od 12 mjeseci koji su prethodili danu isticanja važenja FTI uvjerenja, ili

(2) da dobije obuku osvježanja znanja kao FTI u ATO. Obuka osvježanja znanja se mora zasnivati na elementu praktične letačke FTI obuke, u skladu sa FCL.930.FTI (a)(3), i sadrži najmanje jedan trenažni let pod nadzorom FTI kvalifikovanog u skladu sa FCL.905.FTI(b).

(b) Obnova. Ukoliko je FTI uvjerenje isteklo, podnosilac zahtjeva mora dobiti obuku osvježanja znanja kao FTI u ATO. Obuka osvježanja znanja mora biti barem u skladu sa zahtjevima FCL.930.FTI (a)(3).

POD-DIO K

ISPITIVAČI

DIO I

Opšti zahtjevi

FCL.1000 Uvjerenja ispitivača

(a) Opšte. Imaoci uvjerenja ispitivača moraju da:

(1) posjeduju jednaku dozvolu, ovlaštenje ili uvjerenje onoj za koju su ovlašćeni da sprovode praktične ispite, provjere stručnosti ili procjene sposobnosti i prava da sprovode obuku za njih;

(2) budu kvalifikovani da djeluju kao PIC na vazduhoplovu tokom praktičnog ispita, provjere stručnosti ili procjene sposobnosti kada se sprovode na vazduhoplovu.

(b) Posebni uslovi:

(1) U slučaju uvođenja novog vazduhoplova u državama članicama ili u flotu operatera, kada ispunjenje zahtjeva ovog poddijela nije moguće, nadležno tijelo može da donese posebno uvjerenje koje daje prava za sprovođenje praktičnih ispita i provjera stručnosti. Takvo uvjerenje mora biti ograničeno na praktične ispite i provjere stručnosti neophodne za uvođenje novog tipa vazduhoplova i njegovo važenje ne smije, ni u jednom slučaju, da prelazi 1 godinu.

(2) Imaoci uvjerenja, izdatog u skladu sa (b)(1) koji žele da se prijave za uvjerenje ispitivača moraju da ispune preduslove i zahtjeve produženja za tu kategoriju ispitivača.

(c) Ispitivanje van teritorije država članica:

(1) Izuzeto od stava (a), u slučaju praktičnih ispita i provjera stručnosti predviđenih u ATO, koja se nalazi van teritorije zemalja članica, nadležno tijelo države članice može da izda uvjerenje ispitivača podnosiocu zahtjeva, koji posjeduje dozvolu pilota, izdatu od strane treće zemlje, u skladu sa ICAO Aneksom 1, ukoliko podnosilac zahtjeva:

(i) posjeduje najmanje jednaku dozvolu, ovlašćenje ili uvjerenje onoj za koju su ovlašćeni da sprovedu praktične ispite, provjere stručnosti ili procjene sposobnosti, a u svakom slučaju najmanje CPL;

(ii) ispunjava zahtjeve utvrđene ovim poddijelom za izdavanje odgovarajućeg uvjerenja ispitivača; i

(iii) prikaže nadležnom tijelu odgovarajući nivo znanja evropskih vazduhoplovnih sigurnosnih propisa da bi mogli da koriste prava ispitivača u skladu sa ovim dijelom.

(2) uvjerenje iz stava (1) biće ograničeno na sprovođenje praktičnih ispita i testova/provjera stručnosti:

(i) van teritorije država članica; i

(ii) pilotima koji imaju dovoljno znanje jezika na kome se sprovodi praktični ispit/provjera.

FCL.1005 Ograničenje prava u slučaju sukoba interesa

Ispitivači ne mogu sprovoditi:

(a) Praktične ispite ili procjene sposobnosti podnosioca zahtjeva za izdavanje dozvole, ovlašćenja ili uvjerenja:

(1) onome kome su pružali letačku obuku za dozvolu, ovlašćenje ili uvjerenje za koje se sprovodi praktični ispit ili procjena sposobnosti, ili

(2) kada su bili odgovorni za preporuku za praktični ispit, u skladu sa FCL.030(b);

(b) praktične ispite, provjere stručnosti ili procjene sposobnosti kad god smatraju da može da utiče na njihovu objektivnost.

FCL.1010 Preduslovi za ispitivača

Kandidat za uvjerenje ispitivača mora da prikaže:

(a) odgovarajuće znanje, obrazovanje i odgovarajuće iskustvo u vezi sa pravima ispitivača;

(b) da nijesu bili podvrgnuti bilo kakvim kaznama, uključujući suspenziju, ograničenje ili oduzimanje, bilo koje od njihovih dozvola, ovlašćenja ili uvjerenja izdatih u skladu sa ovim Dijelom, za nepriдрžavanje Osnovnih Regulativa i Implementirajućih pravila tokom posljednje 3 godine.

FCL.1015 Standardizacija ispitivača

(a) Kandidati za uvjerenje ispitivača, moraju pohađati kurs standardizacije kod nadležnog tijela ili ATO, odobren od strane nadležnog tijela.

(b) Kurs standardizacije, mora da se sastoji od teorijske i praktične obuke i mora da sadrži, najmanje:

(1) sprovođenje dva praktična ispita, provjeru stručnosti ili procjenu sposobnosti za dozvole, ili ovlašćenja ili uvjerenja za koje podnosilac zahtjeva traži prava da sprovede ispite i provjere;

(2) obuku za važeće zahtjeve iz ovog Dijela i primjenljivih zahtjeva vazdušnih operacija, sprovođenje praktičnih ispita, provjeru stručnosti i procjenu sposobnosti, kao i njihove dokumentacije i izvještavanja;

(3) briefing o nacionalnim administrativnim procedurama, zahtjevima za zaštitu ličnih podataka, odgovornost, osiguranje od udesa i naknade.

(c) Imaoci uvjerenja ispitivača, ne smiju da sprovedu praktične ispite, provjere stručnosti ili procjene sposobnosti podnosioca zahtjeva, za koje nije isto nadležno tijelo koje je izdalo uvjerenje ispitivača, osim ukoliko:

(1) su obavestili nadležno tijelo podnosioca zahtjeva o svojoj namjeri za sprovođenje praktičnog ispita, provjeru stručnosti ili procjenu sposobnosti i obim njihovih prava, kao ispitivača;

(2) su dobili briefing od strane nadležnog tijela podnosioca zahtjeva za elemente navedene u (b)(3).

FCL.1020 Procjena sposobnosti ispitivača

Podnosilac zahtjeva za uvjerenje ispitivača, mora da prikaže svoju sposobnost inspektoru nadležnog tijela ili posebno ovlašćenom starijem ispitivaču od strane nadležnog tijela odgovornog za uvjerenje ispitivača putem sprovođenja praktičnog ispita, provjere stručnosti ili procjene sposobnosti u ulozi ispitivača za kojeg traže prava, uključujući briefing, sprovođenje praktičnog ispita, provjeru stručnosti ili procjenu sposobnosti, i procjenu lica na kojem se sprovodi ispit, provjera ili procjena, debriefing i evidencija dokumentacije.

FCL.1025 Važenje, produženje važenja i obnova uvjerenja ispitivača

(a) Važenje uvjerenja. Uvjerenje ispitivača važi 3 godine.

(b) Produženje važenja. Uvjerenje ispitivača se može produžiti kada je imalac, tokom perioda važenja uvjerenja:

(1) sproveo najmanje 2 praktična ispita, provjere stručnosti ili procjene sposobnosti svake godine;

(2) prisustvovao seminaru osvježavanja znanja ispitivača koji pruža nadležno tijelo ili ATO odobren od strane nadležnog tijela, tokom posljednje godine perioda važenja.

(3) jedan od praktičnih ispita ili provjera stručnosti završena tokom posljednje godine važenja, u skladu sa (1), mora biti procijenjena od strane inspektora nadležnog tijela ili posebno ovlašćenog starijeg ispitivača od strane nadležnog tijela odgovornog za uvjerenje ispitivača.

(4) Kada podnosilac zahtjeva za produženje važenja ima prava za više od jedne kategorije ispitivača, kombinovano produženje svih prava ispitivača se može postići kada podnosilac

zahtjeva ispuni zahtjeve iz (b)(1) i (2) i FCL.1.020 za jednu od kategorija uvjerenja ispitivača koje posjeduje, u dogovoru sa nadležnim tijelom.

(c) Obnova. Ukoliko je uvjerenje isteklo, podnosioci zahtjeva moraju da ispune zahtjeve iz (b)(2) i FCL.1.020 prije nego što nastave da koriste prava.

(d) Uvjerenje ispitivača se može produžiti ili obnoviti ukoliko podnosilac zahtjeva prikazuje stalnu usklađenost sa zahtjevima iz FCL.1010 i FCL.1.030.

FCL.1030 Sprovođenje praktičnih ispita, provjera stručnosti i procjene sposobnosti

(a) Prilikom sprovođenja praktičnih ispita, provjera stručnosti i procjena sposobnosti, ispitivači moraju:

(1) obezbijediti uspostavljanje komunikacije sa podnosiocem zahtjeva bez jezičkih barijera;

(2) provjeriti da li podnositelj zahtjeva ispunjava sve zahtjeve kvalifikacija, obuke i iskustva ovog Dijela za izdavanje, produženje važenja ili obnovu dozvole, ovlaštenja ili uvjerenja za koje se sprovodi praktični ispit, provjera stručnosti ili procjena sposobnosti;

(3) podnosioca zahtjeva obavijestiti o posljedicama pružanja nepotpunih, netačnih ili lažnih podataka u vezi sa njihovom obukom i letačkim iskustvom.

(b) Nakon završetka praktičnog ispita ili provjere stručnosti, ispitivač mora da:

(1) obavijesti podnosioca zahtjeva o rezultatima ispita. U slučaju djelimičnog prolaza ili neuspjeha, ispitivač mora obavijestiti podnosioca zahtjeva da ne može da koristi prava ovlaštenja dok u potpunosti ne položi. Ispitivač mora da precizira zahtjev za dodatnom obukom i da objasni pravo podnosioca zahtjeva na žalbu;

(2) u slučaju prolaza u provjeri stručnosti ili procjeni sposobnosti za produženje važenja ili obnovu, mora upisati u dozvolu ili uvjerenje podnosioca zahtjeva novi datum isticanja ovlaštenja ili uvjerenja, ukoliko je posebno ovlašten za tu svrhu od strane nadležnog tijela odgovornog za dozvolu podnosioca zahtjeva;

(3) dostavi podnosiocu zahtjeva potpisani izvještaj praktičnog ispita ili provjere stručnosti i da bez odlaganja, podnese kopiju izvještaja nadležnom tijelu, nadležnom za izdavanje dozvole podnosioca zahtjeva, i nadležnom tijelu koji je izdao uvjerenje ispitivača. Izvještaj mora da sadrži:

(i) izjavu da je ispitivač dobio od podnosioca zahtjeva podatke u vezi sa svojim iskustvom i obukom, i da su iskustvo i obuka u skladu sa važećim zahtjevima iz ovog Dijela;

(ii) potvrdu da su završeni svi potrebni manevri i vježbe, kao i podaci o verbalnom ispitivanju teorijskog znanja, kada je to primjenljivo. Ukoliko nije položio neki od elemenata, ispitivač mora evidentirati razloge za takvu ocjenu;

(iii) rezultat ispita, provjere ili procjene sposobnosti.

(c) Ispitivači moraju 5 godina voditi zapise sa detaljima svih praktičnih ispita, provjera stručnosti i ocjena sposobnosti koje obavlja i njihove rezultate.

(d) Na osnovu zahtjeva nadležnog tijela odgovornog za uvjerenje ispitivača, odnosno nadležnog tijela odgovornog za dozvolu podnosioca zahtjeva, ispitivači moraju dostaviti sve zapise i izvještaje, kao i bilo koje druge podatke, kao što se zahtjeva za nadzorne aktivnosti.

Posebni zahtjevi za ispitivača u letu - FE

FCL.1005.FE FE - Prava i uslovi

(a) FE(A). Prava FE za avione su da sprovodi:

- (1) praktične ispite za izdavanje (PPL) i praktične ispite i provjere stručnosti za odgovarajuća ovlašćenja za letjenje na klasi i tipu sa jednim pilotom, osim složenih aviona visokih performansi sa jednim pilotom, ukoliko je ispitivač ostvario najmanje 1.000 sati letjenja kao pilot aviona ili TMG-a, uključujući najmanje 250 sati letačke obuke;
- (2) praktične ispite za izdavanje CPL(A) i praktične ispite i provjere stručnosti za odgovarajuća ovlašćenja za letjenje na klasi i tipu sa jednim pilotom, izuzev složenih aviona visokih performansi sa jednim pilotom, pod uslovom da je ispitivač ostvario najmanje 2.000 sati naleta kao pilot aviona ili TMG-a, uključujući najmanje 250 sati letačke obuke;
- (3) praktične ispite i provjere stručnosti za LAPL(A), ukoliko je ispitivač ostvario najmanje 500 sati naleta kao pilot aviona ili TMG-a, uključujući najmanje 100 sati letačke obuke;
- (4) praktične ispite za izdavanje ovlašćenja za letjenje u planinskom području, ukoliko je ispitivač ostvario najmanje 500 sati naleta kao pilot aviona ili TMG-a, uključujući najmanje 500 polijetanja i slijetanja za obuku za ovlašćenje za letjenje u planinskom području.

(b) FE(H). Prava FE za helikoptere su da sprovodi:

- (1) praktične ispite za izdavanje PPL(H) i praktične ispite i provjere stručnosti za ovlašćenje za letjenje na jednomotornim helikopterima sa jednim pilotom upisane u PPL(H), ukoliko je ispitivač ostvario 1000 sati letjenja kao pilot helikoptera, uključujući najmanje 250 sati letačke obuke;
- (2) praktične ispita za izdavanje CPL(H) i praktične ispite i provjere stručnosti za ovlašćenje za letjenje na tipu jednomotornog helikoptera sa jednim pilotom upisan u CPL(H), ukoliko je ispitivač ostvario 2.000 sati naleta kao pilot helikoptera, uključujući najmanje 250 sati letačke obuke;
- (3) praktične ispite i provjere stručnosti za ovlašćenje za letjenje na višemotornom tipu helikoptera sa jednim pilotom upisanim u PPL(H) ili CPL(H), ukoliko je ispitivač ispunio uslove iz (1) ili (2), ukoliko je primjenjivo, i posjeduje CPL(H) ili ATPL(H) i, kada je primjenljivo, IR(H);
- (4) praktične ispite i provjere stručnosti za LAPL(H), ukoliko ispitivač ostvari najmanje 500 sati naleta kao pilot helikoptera, uključujući najmanje 150 sati letačke obuke.

(c) FE(As). Prava FE za vazdušne brodove su da sprovodi praktične ispite za izdavanje PPL(As) i CPL(As) i praktične ispite i provjere stručnosti za odgovarajuće ovlašćenje za letjenje na tipu vazdušnog broda, ukoliko je ispitivač ostvario 500 sati naleta kao pilot vazdušnih brodova, uključujući i 100 sati letačke obuke.

(d) FE(S). Prava FE za jedrilice su da sprovodi:

- (1) praktične ispite i provjere stručnosti za SPL i LAPL(S), ukoliko je ispitivač ostvario 300 sati naleta kao pilot jedrilica ili pogonjenih jedrilica, uključujući i 150 sati ili 300 lansiranja letačke obuke;
- (2) provjere stručnosti za produženje SPL prava za komercijalne operacije, ukoliko je ispitivač ostvario 300 sati naleta kao pilot jedrilica ili pogonjenih jedrilica, uključujući 90 sati letačke obuke;
- (3) praktične ispite za produženje SPL ili LAPL(S) prava na TMG-u, pod uslovom da je ispitivač ostvario 300 sati naleta kao pilot jedrilica ili pogonjenih jedrilica, uključujući i 50 sati letačke obuke na TMG-u.

(e) FE(B). Prava FE za balone su da sprovodi:

(1) praktične ispite za izdavanje BPL i LAPL(B) i praktične ispite i provjere stručnosti za proširenje prava na drugu klasu ili grupu balona, ukoliko je ispitivač ostvario 250 sati naleta kao pilot balona, uključujući i 50 sati letačke obuke;

(2) provjere stručnosti za proširenje BPL prava na komercijalne operacije, pod uslovom da je ispitivač ostvario 300 sati naleta kao pilot balona, od čega 50 sati u istoj grupi balona za koje se traži proširenje. 300 sati naleta mora da obuhvata 50 sati letačke obuke.

FCL.1010.FE FE – Preduslovi

Podnosilac zahtjeva za FE uvjerenje mora posjedovati:

FI uvjerenje u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

DIO 3.

Posebni zahtjevi za ispitivača na tipu – TRE

FCL.1005.TRE TRE - Prava i uslovi

(a) TRE(A) i TRE(PL). Prava TRE za avione ili vazduhoplove sa uzgonom dobijenom snagom su da sprovodi:

(1) praktične ispite za prvo izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu aviona ili vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, kao što je primjenljivo;

(2) provjere stručnosti za produženje važenja ili obnovu tipa i IR;

(3) praktične ispite za izdavanje ATPL (A);

(4) praktične ispite za izdavanje MPL, ukoliko je ispitivač ispunio zahtjeve iz FCL.925;

(5) procjene sposobnosti za izdavanje i produženje važenja ili obnovu TRi ili SFI uvjerenja u primjenljivoj kategoriji vazduhoplova, ukoliko je ispitivač najmanje 3 godine TRE.

(b) TRE(H). Prava TRE(H) su da sprovodi:

(1) praktične ispite i provjere stručnosti za izdavanje i produženje važenja ili obnovu ovlašćenja za letjenje na tipu helikoptera;

(2) provjere stručnosti za produženje važenja ili obnovu IR, odnosno za proširenje IR(H) sa jednomotorog na višemotorni helikopter, ukoliko TRE(H) ima važeći IR(H);

(3) praktične ispite za izdavanje ATPL(H);

(4) procjene sposobnosti za izdavanje i produženje važenja ili obnovu TRI(H) ili SFI(H) uvjerenje, ukoliko je ispitivač najmanje 3 godine TRE.

FCL.1010.TRE TRE – Preduslovi

(a) TRE(A) i TRE(PL). Podnosioci zahtjeva za TRE uvjerenje za avione i vazduhoplove sa uzgonom dobijenim snagom, moraju da:

(1) u slučaju aviona sa više pilota ili vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, ostvare 1.500 sati letjenja kao pilot aviona sa više pilota ili vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, kao što je primjenljivo, od čega najmanje 500 sati kao PIC;

(2) u slučaju složenih aviona visokih performansi sa jednim pilotom, ostvari 500 sati letjenja kao pilot aviona sa jednim pilotom, od čega najmanje 200 sati kao PIC;

(3) posjeduje CPL ili ATPL i TRI uvjerenje za važeći tip;

(4) za prvo izdavanje TRE uvjerenja, da ima najmanje 50 sati naleta letačke obuke kao TRI, FI ili SFI na odgovarajućem tipu ili FSTD koji predstavlja taj tip.

(b) TRE(H). Podnosioci zahtjeva za TRE(H) uvjerenje za helikoptere moraju da:

(1) posjeduju TRI(H) uvjerenje ili, u slučaju jednomotornog helikoptera sa jednim pilotom, važeće FI(H) uvjerenje, za odgovarajući tip;

(2) za prvo izdavanje TRE uvjerenja, ostvare 50 sati letačke obuke kao TRI, FI ili SFI na odgovarajućem tipu ili FSTD koji predstavlja taj tip;

(3) u slučaju helikoptera sa više pilota, posjeduje CPL(H) ili ATPL(H) i ostvare 1.500 sati naleta kao pilot na helikopterima sa više pilota, od čega najmanje 500 sati kao PIC;

(4) u slučaju višemotornog helikoptera sa jednim pilotom:

(i) ostvare 1.000 sati naleta kao pilot helikoptera, od čega najmanje 500 sati kao PIC;

(ii) posjeduju CPL(H) ili ATPL(H) i, kada je primjenljivo, važeće IR(H);

(5) u slučaju jednomotornog helikoptera sa jednim pilotom:

(i) ostvare 750 sati letjenja kao pilot na helikopteru, od čega najmanje 500 sati kao PIC;

(ii) posjeduju profesionalne dozvole pilota helikoptera.

(6) Prije nego što se prava za TRE(H) prošire sa prava višemotornog sa jednim pilotom na prava višemotornog sa više pilota na istom tipu helikoptera, imalac mora da ima najmanje 100 sati u operacijama sa više pilota na tom tipu.

(7) U slučaju podnosilaca zahtjeva za prvo TRE uvjerenje višemotornog helikoptera sa više pilota, 1.500 sati letačkog iskustva na helikopterima sa više pilota zahtijevanih u (b)(3), se može smatrati da su ispunjeni ukoliko su završili 500 sati letjenja kao PIC na helikopteru sa više pilota istog tipa.

DIO 4

Posebni zahtjevi za ispitivača na klasi - CRE

FCL.1005.CRE CRE - Prava

Prava CRE su da sprovede, za avione sa jednim pilotom, osim složenih aviona visokih performansi sa jednim pilotom:

(a) praktične ispite za izdavanje ovlašćenja za letjenje na klasi i tipu;

(b) provjere stručnosti za:

(1) produženje važenja ili obnovu ovlašćenja za letjenje na klasi i tipu;

(2) produženje važenja i obnovu IR, ukoliko CRE ispunjava zahtjeve iz FCL.1010.IRE(a).

FCL.1010.CRE CRE - Preduslovi

Podnosioci zahtjeva za CRE uvjerenje moraju da:

- (a) posjeduju CPL(A), MPL(A) ili ATPL(A) sa pravima za jednog pilota ili su posjedovali i posjeduju PPL(A);
- (b) posjeduju CRI uvjerenje za odgovarajuću klasu ili tip;
- (c) ostvare 500 sati naleta kao piloti na avionima.

DIO 5

Posebni zahtjevi za ispitivača za instrumenalno letjenje - IRE

FCL.1005.IRE IRE - Prava

Prava imaoca IRE uvjerenja su da sprovode praktične ispite za izdavanje, i provjere stručnosti za produženje važenja ili obnovu IR.

FCL.1010.IRE IRE - Preduslovi

(a) IRE(A). Podnosioci zahtjeva za IRE uvjerenje za avione moraju da posjeduju IRI(A) i ostvare:

- (1) 2.000 sati letjenja kao piloti aviona; i
- (2) 450 sati letjenja pod IFR, od čega 250 sati kao instruktori.

(b) IRE(H). Podnosioci zahtjeva za IRE uvjerenje za helikoptere moraju da posjeduju IRI(H) i ostvare:

- (1) 2.000 sati naleta kao piloti helikoptera, i
- (2) 300 sati instrumentalnog naleta na helikopterima, od čega 200 sati mora biti kao instruktor.

(c) IRE(As). Podnosioc zahtjeva za IRE uvjerenje za vazdušne brodove mora da posjeduje IRI(As) i ostvari:

- (1) 500 sati letjenja kao pilot vazdušnih brodova, i
- (2) 100 sati instrumentalnog naleta na vazdušnim brodovima, od kojih 50 sati kao instruktor.

DIO 6

Posebni zahtjevi za ispitivača na uređaju za simuliranje leta – SFE

FCL.1005.SFE SFE - Prava i uslovi

(a) SFE (A) i SFE (PL). Prava SFE na avionima ili vazduhoplovu sa uzgonom dobijenim snagom su da sprovode u FFS:

- (1) praktične ispite i provjere stručnosti za izdavanje i produženje važenja ili obnovu ovlaštenja za letjenje na tipu aviona sa više pilota ili vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom, kao što je primjenljivo;
 - (2) provjere stručnosti za produženje važenja ili obnovu IR, ukoliko SFE ispunjava zahtjeve iz FCL.1010.IRE za važeću kategoriju vazduhoplova;
 - (3) praktične ispite za izdavanje ATPL(A);
 - (4) praktične ispite za izdavanje MPL, ukoliko ispitivač ispunjava zahtjeve u FCL.925;
 - (5) procjenu sposobnosti za izdavanje i produženje važenja ili obnovu SFI uvjerenja u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova, ukoliko je ispitivač najmanje 3 godine SFE.
- (b) SFE(H). Prava za SFE helikoptera su da sprovode u FFS:
- (1) praktične ispite i provjere stručnosti za izdavanje, produženje važenja i obnovu ovlaštenja za letjenje na tipu, i
 - (2) provjere stručnosti za produženje važenja i obnovu IR, ukoliko SFE ispunjava zahtjeve iz FCL.1010.IRE(B);
 - (3) praktične ispite za izdavanje ATPL(H);
 - (4) praktične ispite i provjere stručnosti za izdavanje, produženje važenja ili obnovu SFI(H) uvjerenja, ukoliko je ispitivač najmanje 3 godine SFE.

FCL.1010.SFE SFE - Preduslovi

(a) SFE(A). Podnosioci zahtjeva za SFE uvjerenje za avione moraju da:

- (1) posjeduju ili su posjedovali ATPL(A), ovlaštenje za letjenje na klasi ili tipu i SFI(A) uvjerenje za predmetni tip aviona;
- (2) imaju najmanje 1.500 sati naleta kao pilot na avionu sa više pilota;
- (3) za prvo izdavanje SFE uvjerenja, da imaju najmanje 50 sati letačke obuke na uređajima za simuliranje leta kao SFI(A) na predmetnom tipu.

(b) SFE(H). Podnosioci zahtjeva za SFE uvjerenje za helikoptere moraju da:

- (1) posjeduju ili su posjedovali ATPL(H), ovlaštenje za letjenje na tipu i SFI(H) uvjerenje za predmetni tip helikoptera;
- (2) imaju najmanje 1.000 sati naleta kao pilot helikoptera sa više pilota;
- (3) za prvo izdavanje SFE uvjerenja, da imaju najmanje 50 sati letačke obuke na uređajima za simuliranje leta kao SFI(H) na predmetnom tipu.

Posebni zahtjevi za ispitivača instruktora letjenja - FIE

FCL.1005.FIE FIE - Prava i uslovi

(a) FIE(A). Prava FIE na avionima su da sprovodi procjenu sposobnosti za izdavanje, produženje važenja ili obnovu uvjerenja za FI(A), CRI(A), IRI(A) i TRI(A) za avione sa jednim pilotom, ukoliko posjeduje odgovarajuća uvjerenja instruktora.

(b) FIE(H). Prava FIE na helikopterima su da sprovodi procjene sposobnosti za izdavanje, produženje važenja ili obnovu uvjerenja za FI(H), IRI(H) i TRI(H) na helikopterima sa jednim pilotom, ukoliko posjeduje odgovarajuća uvjerenja instruktora.

(c) FIE(As), (S), (B). Prava FIE na jedrilicama, pogonjenim jedrilicama, balonima i vazдушnim brodovima su da sprovode procjene sposobnosti za izdavanje, produženje važenja ili obnovu uvjerenja instruktora za predmetnu kategoriju vazduhoplova, ukoliko posjeduje odgovarajuća uvjerenja instruktora.

FCL.1010.FIE FIE - Preduslovi

(a) FIE(A). Podnosioci zahtjeva za FIE uvjerenje za avione, moraju da:

u slučaju podnositelaca koji žele da sprovode procjenu sposobnosti:

- (1) posjeduju odgovarajuće uvjerenje instruktora, kako je primjenjivo;
- (2) ostvare 2000 sati naleta kao piloti na avionima ili TMG; i
- (3) imaju najmanje 100 sati naleta obučavajući kandidate za uvjerenja instruktora.

(b) FIE(H). Podnosioci zahtjeva za FIE uvjerenja za helikoptere moraju da:

- (1) posjeduju odgovarajuće uvjerenje instruktora, kako je primjenjivo;
- (2) ostvare 2000 sati naleta kao piloti helikoptera;
- (3) imaju najmanje 100 sati naleta obučavajući kandidate za uvjerenje instruktora.

(c) FIE(As). Podnosioci zahtjeva za FIE uvjerenje za vazdušni brod moraju da:

- (1) ostvare 500 sati naleta kao piloti vazdušnog broda;
- (2) imaju najmanje 20 sati naleta obučavajući kandidate za FI(AS) uvjerenje;
- (3) posjeduju odgovarajuće uvjerenje instruktora.

(d) FIE(S). Podnosioci zahtjeva za FIE uvjerenje za jedrilice moraju da:

- (1) posjeduju odgovarajuće uvjerenja instruktora;
- (2) ostvare 500 sati naleta kao piloti jedrilica ili pogonjenih jedrilica;
- (3) ostvare:

(i) za podnosiocima zahtjeva koji žele da sprovode procjene sposobnosti na TMG-u, 10 sati ili 30 polijetanja obučavajući kandidate za uvjerenje instruktora u TMG-u;

(ii) u svim drugim slučajevima, 10 sati ili 30 lansiranja obučavajući kandidate za uvjerenje instruktora.

(e) FIE(B). Podnosioci zahtjeva za FIE uvjerenje za balone moraju da:

- (1) posjeduju odgovarajuće uvjerenje instruktora;

- (2) ostvare 350 sati naleta kao piloti balona;
- (3) ostvare 10 sati obučavajući kandidate za uvjerenje instruktora.

Dodatak 1

Priznavanje teorijskog znanja

A. PRIZNAVANJE TEORIJSKOG ZNANJA ZA IZDAVANJE DOZVOLE PILOTA U DRUGOJ KATEGORIJI VAZDUHOPLOVA – PRELAZNA OBUKA I ZAHTJEVI ISPITIVANJA

1. LAPL, PPL, BPL i SPL

1.1. Za izdavanje LAPL, imaocu LAPL-a u drugoj kategoriji vazduhoplova biće u potpunosti priznato teorijsko znanje iz zajedničkih predmeta kako je definisano u FCL.120(a).

1.2. Ne dovodeći u pitanje gornji stav, za izdavanje LAPL, PPL, BPL ili SPL, imaoc dozvole u drugoj kategoriji vazduhoplova mora završiti obuku iz teorijskog znanja i uspješno položiti teorijske ispite do odgovarajućeg nivoa iz sljedećih predmeta:

- Teorija leta,
- Opšte poznavanje vazduhoplova, Navigacija.
- Performanse i planiranje leta,
- Operativne procedure.

1.3. Za izdavanje PPL, BPL ili SPL, imaocima LAPL-a u istoj kategoriji vazduhoplova biće u potpunosti priznata obuka iz teorijskog znanja i zahtjevi ispitivanja.

2. CPL

2.1. Podnosilac zahtjeva za CPL, koji posjeduje CPL u drugoj kategoriji vazduhoplova, mora završiti odobreni kurs prelazne teorijske obuke prema utvrđenim razlikama između CPL programa za različite kategorije vazduhoplova.

2.2. Podnosilac zahtjeva, mora položiti ispite iz teorijskog znanja kako je dato u ovom Dijelu za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova:

021 - Opšte poznavanje vazduhoplova: Konstrukcija i sistemi, Elektrotehnika, Pogonska grupa, Oprema u slučaju opasnosti,

022 - Opšte poznavanje vazduhoplova: Instrumenti,

032/034 - Performanse aviona i helikoptera, kao što je primjenjivo,

070 - Operativne procedure, i

080 - Teorija leta.

2.3. Podnosiocu zahtjeva za CPL, koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za IR u istoj kategoriji vazduhoplova biće priznati zahtjevi teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

- Ljudske mogućnosti,
- Meteorologija.

3. ATPL

3.1. Podnosilac zahtjeva za ATPL, koji ima ATPL u drugoj kategoriji vazduhoplova, mora završiti odobreni kurs prelazne teorijske obuke u ATO-u u skladu sa utvrđenim razlikama između ATPL programa za različite kategorije vazduhoplova.

3.2. Kandidat mora položiti teorijske ispite, kako je definisano u ovom Dijelu za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova:

021 - Opšte poznavanje vazduhoplova: Konstrukcija i sistemi, Elektrotehnika, Pogonska grupa, Oprema u slučaju opasnosti,

022 - Opšte poznavanje vazduhoplova: Instrumenti,

032 - Performanse,

070 - Operativne procedure, i

080 - Teorija leta.

3.3. Podnosiocu zahtjeva za ATPL(A), koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za CPL(A), biće priznati zahtjevi za teorijsko znanje iz predmeta VFR Komunikacije.

3.4. Kandidatu za ATPL(H), koji je uspješno položio teorijske ispite za CPL(H), biće priznati zahtjevi teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

- Vazduhoplovni propisi,

- Teorija leta (Helikopter),

- VFR Komunikacije.

3.5. Podnosiocu zahtjeva za ATPL(A), koji je položio teorijske ispite za IR(A), biće priznati zahtjevi za teorijsko znanje iz predmeta IFR Komunikacije.

3.6. Podnosiocu zahtjeva za ATPL(H), koji je položio teorijske ispite za CPL(H), biće priznati zahtjevi za teorijsko znanje iz sljedećih predmeta:

- Teorija leta (Helikopter),

- VFR Komunikacije.

4. IR

4.1. Podnosiocu zahtjeva za IR koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za CPL u istoj kategoriji vazduhoplova, biće priznati zahtjevi za teorijsko znanje iz sljedećih predmeta:

- Ljudske mogućnosti,

- Meteorologija.

4.2. Podnosiocu zahtjeva za IR(H) koji je položio odgovarajuće teorijske ispite za ATPL(H) VFR, mora položiti teorijske ispite iz sljedećih predmeta:

- Vazduhoplovni propisi,

- Planiranje i praćenje leta,

- Radio navigacija,

- IFR Komunikacije

Dodatak 2

Skala procjene nivoa znanja jezika – Ekspert, proširen i operativni stepen

Nivo	Izgovor	Struktura	Fond riječi	Tečnost	Razumijevanje	Interakcije
Ekspert (stepen 6)	Na izgovor, naglasak, ritam i intonaciju ipak utiče maternji jezik ili regionalne varijacije skoro nikada ne otežavaju lako razumijevanje	Osnovne i složene gramatičke strukture i sastavi rečenica se stalno dobro kontrolišu.	Fond riječi i preciznost su dovoljni za svrsishodnu komunikaciju u širokom spektru poznatih i nepoznatih tema. Fond reči je pun izraza, sa postepenim prelazom i osjetljiv je za registrovanje.	Sposoban da govori dužinom sa prirodnim tokom, bez napora. Mijenja tečnost u govoru za stilski efekat, npr. da naglasi poentu. Spontano koristi odgovarajuće veznike.	Razumljivost je stalno precizna u skoro svim sadržajima i uključuje jezičke i kulurološke finese.	Sa lakoćom vrši interakciju u skoro svim situacijama. Osjetljiv je na verbalne i ne-verbalne poruke, i odgovara na njih adekvatno.
Proširen (stepen 5)	Na izgovor, naglasak, ritam i intonaciju ipak utiče maternji jezik ili regionalne varijacije retko otežavaju lako razumijevanje	Osnovne gramatičke strukture i sastavi rečenica se stalno dobro kontrolišu. Probaju se složene strukture ali sa greškama koje ponekad slabe značenje.	Fond riječi i preciznost su dovoljni za svrsishodnu komunikaciju u poznatim, konkretnim temama u vezi sa oblasti rada. Dosledno i uspješno parafrazira. Fond riječi je ponekad pun izraza.	Sposoban da sa relativnom lakoćom o poznatim temama govori, ali ne može da mijenja tečnost govora kao stilsko sredstvo. Može spontano da koristi odgovarajuće veznike.	Razumljivost je precizna kada su u pitanju svakodnevne teme, konkretne i teme vezane za oblast rada i uglavnom tačne kada se govornik susretne sa komplikacijama u vezi jezika ili određenom situacijom ili neočekivanim sledom događaja, Razumije razne varijante govora (dijalijeke i/ili akcente) ili ih registruje.	Odgovori su istovremeni, adekvatni i informativni. Efektivno održava vezu govornik /slušalac.
Operativni (stepen 4)	Na izgovor, naglasak, ritam i intonaciju utiču maternji jezik ili regionalne varijacije ali samo povremeno otežavaju lako razumijevanje	Osnovne gramatičke strukture i sastav rečenica se koriste kreativno i obično su dobro kontrolisane. Greške mogu da nastanu, naročito u neuobičajenim i neočekivanim okolnostima, ali rijetko utiču na smisao.	Fond riječi i preciznost su obično dovoljni za svrsishodnu komunikaciju u poznatim, konkretnim temama u vezi sa oblasti rada. Često može da uspješno parafrazira u nedostatku fonda riječi, posebno u neuobičajenim i neočekivanim situacijama.	Jezičke cjeline se izlažu odgovarajućim tempom. Može povremeno da se javi nedostatak tečnosti na prelazu iz uvežbanog ili formalizovanog govora u spontanu interakciju, ali ovo ne ometa uspješnu komunikaciju. Može da koristi ograničen broj veznika. Poštalice ne ometaju komunikaciju.	Razumljivost je uglavnom precizna kada su u pitanju teme vezane za oblast rada kada je akcenat ili jezički varijetet dovoljno razumljiv međunarodnoj zajednici korisnika. Kada se govornik susretne sa komplikacijama u vezi sa jezikom ili određenom situacijom ili neočekivanim sledom događaja, razumljivost može da bude otežana te su neophodna dodatna objašnjenja.	Reaguje se obično istovremeno, adekvatno i informativno. Inicira se i održava razmjena podataka čak i u uslovima neočekivanog događanja. Na odgovarajući način se snalazi u očiglednim nesporazumima tako što provjerava, potvrđuje ili objašnjava.

Napomena: Prvobitni tekst iz Dodatka 2 je prebačen u AMC, vidi takođe *Obrazlažuće napomene*.

Dodatak 3

Kursevi obuke za izdavanje CPL-a i ATPL-a

1. Ovaj Dodatak opisuje zahtjeve za različite vrste kurseva obuke za izdavanje CPL-a i ATPL-a, sa i bez IR-a.
2. Podnosilac zahtjeva, koji želi da pređe u drugi ATO tokom kursa obuke, mora podnijeti zahtjev nadležnom tijelu za formalnu procjenu daljih potrebnih sati obuke.

A. Integrisani ATP kurs - avioni

OPŠTE

1. Cilj integrisanog ATP(A) kursa obuke je obuka pilota do nivoa stručnosti koji im je potreban radi obavljanja poslova kopilota u višemotornim avionima sa više pilota u komercijalnom vazdušnom saobraćaju i izdavanja CPL(A)/IR.
2. Podnosilac zahtjeva, koji želi pohađati integrisani ATP(A) kurs, mora završiti sve faze obuke u jednom kontinuiranom kursu obuke kako je organizovao ATO.
3. Podnosiocu zahtjeva, se može dopustiti da započne obuku kao početnik, ili kao imalac PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1. U slučaju polaznika za PPL(A) ili PPL(H), priznaće se 50% sati koje je naletio prije početka obuke, do najviše 40 sati naleta ili 45 sati ukoliko podnosilac zahtjeva ima ovlašćenje za noćno letjenje za avion, od čega najviše do 20 sati naleta može biti za zahtjev za obuku sa instruktorom.
4. Kurs mora da sadrži:
 - (a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za ATPL(A);
 - (b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje; i
 - (c) MCC obuku za rad na avionima sa više pilota.
5. Podnosilac zahtjeva, koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni ATP(A) kurs ,može zatražiti od nadležnog tijela polaganje teorijskih ispita i praktičnog ispita za dozvolu nižih prava i IR, ukoliko je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. ATP(A) kurs teorijskog znanja mora sadržati najmanje 750 sati nastave.
7. MCC kurs mora sadržati najmanje 25 sati obuke teorijskog znanja i vježbi.

ISPITI TEORIJSKOG ZNANJA

8. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati nivo znanja koji odgovara pravima datim imaocu ATPL(A).

LETAČKA OBUKA

9. Letačka obuka, ne uključujući kurs obuke za ovlašćenje za letjenje na tipu, mora sadržati ukupno najmanje 195 sati, uključujući sve napredne testove, od čega najviše do 55 sati za cjelokupni kurs može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji. Od ukupnih 195 sati, podnosioci zahtjeva moraju ostvariti najmanje:

(a) 95 sati obuke sa instruktorom, od čega do 55 sati za cjelokupni kurs može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji;

(b) 70 sati kao PIC, uključujući VFR nalet i instrumentalni nalet kao učenik zapovjednik (SPIC). Instrumentalni nalet kao SPIC se smatra kao PIC nalet, do najviše 20 sati.

(c) 50 sati maršrutnog letjenja kao PIC, uključujući VFR maršrutni let od najmanje 540 km (300 NM), sa slijetanjima sa potpunim zaustavljenjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(d) 5 sati naleta se mora obaviti po noći, obuhvatajući 3 sata obuke sa instruktorom, koje uključuje najmanje 1 sata maršrutnog letjenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem; i

(e) 115 sati instrumentalnog naleta koji sadrži, najmanje:

(1) 20 sati kao SPIC;

(2) 15 sati MCC, koji se mogu ostvariti na FFS-u ili FNTP-u II;

(3) 50 sati letačke obuke instrumentalnog letjenja, od čega najviše:

(i) 25 sati može biti instrumentalni naleta na uređaju na zemlji na FNPT I, ili

(ii) 40 sati može biti instrumentalni naleta na uređaju na zemlji na FNPT-u II, FTD-u 2 ili FFS-u, od čega najviše do 10 sati može biti izvedeno na FNPT-u I.

Podnosiocu zahtjeva, koji ima uvjerenje o završenoj obuci osnovnog modula instrumentalnog leta, priznaće se najviše do 10 sati za zahtijevani nalet instrumentalne obuke. Sati ostvareni na BITD-u se ne priznaju;

(f) 5 sati se mora ostvariti na avionu sertifikovanom za prevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

PRAKTIČNI ISPIT

10. Po završetku odgovarajuće letačke obuke, podnosilac zahtjeva, mora pristupiti CPL(A) praktičnom ispitu ili na jednomotornom ili na višemotornom avionu i pristupiti IR praktičnom ispitu na višemotornom avionu.

B. Modularni ATP kurs - Avioni

1. Podnosioci zahtjeva za ATPL(A), koji završe obuku teorijskog znanja na modularnom kursu, moraju da:

(a) posjeduju najmanje PPL(A) izdat u skladu sa ICAO Aneksom 1; i

da završe najmanje sljedeći broj sati obuke teorijskog znanja:

(1) za podnosioc zahtjeva koji posjeduju PPL(A): 650 sati;

(2) za podnosioc zahtjeva koji posjeduju CPL(A): 400 sati;

(3) za podnosioc zahtjeva koji posjeduju IR(A): 500 sati;

(4) za podnosiocje zahtjeva, koji posjeduju CPL(A) i IR(A): 250 sati.

Obuka teorijskog znanja mora se završiti prije pristupanja praktičnom ispitu za ATPL(A).

C. Integrirani CPL/IR kurs - Avioni

OPŠTE

1. Cilj integriranog CPL(A) i IR(A) kursa, je obuka pilota do nivoa stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove na jednomotornim avionima sa jednim pilotom ili višemotornim avionima u komercijalnom vazdušnom saobraćaju i izdavanje CPL(A)/IR.

2. Podnosilac zahtjeva, koji želi pohađati integrirani CPL(A)/IR kurs, mora završiti sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke kako je organizovao ATO.

3. Podnosiocu zahtjeva, se može dopustiti da započne obuku kao početnik, ili kao imalac PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1. U slučaju polaznika za PPL(A) ili PPL(H), priznaje se 50% sati koje je naletio prije početka obuke, do najviše 40 sati letačkog iskustva, ili 45 sati ukoliko podnosilac zahtjeva posjeduje ovlašćenje za noćno letjenje na avionu, od čega najviše 20 sati može biti za zahtjev naleta obuke sa instruktorom.

4. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za CPL(A) i IR; i

(b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje.

5. Podnosilac zahtjeva, koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL/IR(A) kurs, može zatražiti od nadležnog tijela polaganje teorijskih ispita i praktičnog ispita za dozvolu nižih prava i IR, ukoliko je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. CPL(A)/IR kurs teorijskog znanja mora sadržati najmanje 500 sati obuke.

POLAGANJE TEORIJSKIH ISPITA

7. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati nivo znanja koja odgovara pravima datih imaocu CPL(A) i IR.

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka, ne uključujući obuku za ovlašćenje za letjenje na tipu, mora sadržati ukupno najmanje 180 sati, uključujući sve napredne testove, od čega najviše 40 sati za cjelokupni kurs može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji. Od ukupnih 180 sati, podnosioci zahtjeva moraju ostvariti najmanje:

(a) 80 sati obuke sa instruktorom, od čega najviše do 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji;

(b) 70 sati kao PIC, uključujući VFR nalet i instrumentalni nalet koji može biti ostvaren kao SPIC. Instrumentalni nalet kao SPIC smatraće se kao PIC nalet, do najviše 20 sati.

(c) 50 sati maršrutnog letjenja kao PIC, uključujući VFR maršrutni let od najmanje 540 km (300 NM), sa slijetanjima sa potpunim zaustavljenjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(d) 5 sati naleta se mora obaviti noću, obuhvatajući 3 sata obuke sa instruktorom, koje uključuje najmanje 1 sat maršrutnog letjenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa potpunim zaustavljanjem; i

(e) 100 sati instrumentalnog letjenja koji sadrže najmanje:

(1) 20 sati kao SPIC; i

(2) 50 sati letačke obuke za instrumentalno letjenje, od čega najviše:

(i) 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji na FNPT I; ili

(ii) 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji na FNPT-u II, FTD-u 2 ili FFS-u, od čega najviše do 10 sati može biti izvedeno na FNPT-u I.

Podnosiocu zahtjeva, koji ima uvjerenje o završenoj obuci za osnovni modul instrumentalnog leta, priznaće se do 10 sati naleta za zahtijevani nalet instrumentalne obuke. Sati koji su ostvareni na BITD-u se ne priznaju;

(f) 5 sati se mora ostvariti u avionu sertifikovanom za prevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

PRAKTIČNI ISPIT

9. Po završetku odgovarajuće letačke obuke, podnosilac zahtjeva, mora pristupiti CPL(A) praktičnom ispitu i IR praktičnom ispitu ili na višemotornom avionu ili na jednomotornom avionu.

D. Integrirani CPL kurs - Avioni

OPŠTE

1. Cilj integrisanog CPL(A) kursa, je obuka pilota do nivoa stručnosti koja je potrebna za izdavanje CPL(A).

2. Podnosilac zahtjeva, koji želi pohađati integrirani CPL(A) kurs, mora završiti sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke kako je organizovao ATO.

3. Podnosiocu zahtjeva, se može dopustiti da započne obuku kao početnik, ili kao imalac PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1. U slučaju polaznika za PPL(A) ili PPL(H), priznaće se 50% sati koje je naletio prije početka obuke, i to do najviše 40 sati letačkog iskustva, ili 45 sati ukoliko podnosilac zahtjeva posjeduje ovlaštenje za noćno letjenje za avion, od čega do 20 sati može biti za zahtjev naleta obuke sa instruktorom.

4. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za CPL(A); i

(b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje.

5. Podnosilac zahtjeva, koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL(A) kurs, može zatražiti od nadležnog tijela polaganje teorijskih ispita i praktičnog ispita za dozvolu nižih prava, ukoliko je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. CPL(A) kurs teorijskog znanja, mora da sadrži najmanje 350 sati obuke.

ISPIT TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati nivo znanja koja odgovara pravima datih imaocu CPL(A).

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka, ne uključujući kurs obuke za ovlaštenje za letjenje na tipu, mora da sadrži ukupno najmanje 150 sati, koji uključuju sve napredne testove, od čega do 5 sati za cjelokupni kurs može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji. Unutar ukupnih 150 sati, podnosioci zahtjeva moraju ostvariti najmanje:

- (a) 80 sati obuke sa instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji;
- (b) 70 sati kao PIC;
- (c) 20 sati maršrutnog letjenja kao PIC, uključujući VFR maršrutni let od najmanje 540 km (300 NM), sa slijetanjima sa potpunim zaustavljenjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (d) 5 sati naleta mora se obaviti noću, obuhvatajući 3 sata obuke sa instruktorom, koji uključuju najmanje 1 sat maršrutnog letjenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem; i
- (e) 10 sati letačke obuke za instrumentalno letjenje, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji na FNPT-u I, FTD-u 2 ili FFS-u. Podnosiocu zahtjeva koji posjeduje uvjerenje o završenoj obuci za osnovni modul instrumentalnog leta, priznaće se do 10 sati naleta za zahtijevani nalet instrumentalne obuke. Sati koji su izvedeni na BITD-u se ne priznaju;
- (f) 5 sati ostvarenih u avionu sertifikovanom za prevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

PRAKTIČNI ISPIT

9. Po završetku letačke obuke, podnosilac zahtjeva, mora pristupiti CPL(A) praktičnom ispitu na jednomotornom ili višemotornom avionu.

E. Modularni CPL kurs - Avioni

OPŠTE

1. Cilj modularnog CPL(A) kursa obuke je obuka imaoca PPL(A) do nivoa stručnosti koji je potreban za izdavanje CPL(A).
2. Prije pohađanja modularnog CPL(A) kursa obuke, kandidat mora biti imaoc PPL(A) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1.
3. Prije početka letačke obuke kandidat mora:
 - (a) imati 150 sati naleta;
 - (b) ispuniti preduslove za izdavanje ovlaštenja za letjenje na klasi ili tipu višemotornih aviona u skladu sa Poddijelom H, ukoliko će se višemotorni avion koristiti za praktični ispit.
4. Kandidat koji želi da pohađa modularni CPL(A) kurs, mora završiti sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke kako je organizovao ATO. Obuci teorijskog znanja može se pristupiti u ATO-u koji sprovodi samo obuku teorijskog znanja.
5. Kurs mora da sadrži:
 - (a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za CPL(A); i

(b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni CPL(A) kurs teorijskog znanja mora da sadrži najmanje 250 sati obuke.

ISPITI TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnosilac zahtjeva mora prikazati nivo znanja koja odgovara pravima imaoca CPL(A).

LETAČKA OBUKA

8. Kandidati bez IR-a, moraju obaviti najmanje 25 sati letačke obuke sa instruktorom, uključujući 10 sati obuke za instrumentalno letjenje od čega do 5 sati može biti instrumentalno letjenje na uređaju na zemlji na BITD-u, FNPT-u I ili II, na FTD-u 2 ili na FFS-u.

9. Kandidatu koji posjeduje važeće IR(A) ovlaštenje, priznaće se u potpunosti nalet obuke za instrumentalno letjenje sa instruktorom. Kandidatu koji posjeduje važeće IR(H) ovlaštenje, priznaće se do 5 sati naleta obuke za instrumentalno letjenje, od čega najmanje 5 sati naleta obuke za instrumentalno letjenje mora biti sprovedeno na avionu. Kandidatu koji posjeduje uvjerenje o završenoj obuci za osnovni modul instrumentalnog leta, priznaće se do 10 sati naleta obuke za zahtijevani nalet instrumentalne obuke.

10. (a) Kandidati sa važećim IR, moraju ostvariti 15 sati letačke obuke za vizuelno letjenje sa instruktorom.

(b) Kandidati koji nemaju ovlaštenje za noćno letjenje za avion, moraju dodatno imati najmanje 5 sati naleta letačke obuke za noćno letjenje, obuhvatajući 3 sata obuke sa instruktorom, koji uključuju najmanje 1 sat maršrutnog letjenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem.

11. Najmanje 5 sati letačke obuke mora se izvesti na avionu sertifikovanim za prevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

ISKUSTVO

12. Podnosilac zahtjeva za CPL(A), mora imati najmanje 200 sati naleta, uključujući najmanje:

(a) 100 sati kao PIC, od čega 20 sati maršrutnog letjenja kao PIC, uključujući VFR maršrutni let od najmanje 540 km (300 NM), sa slijetanjima sa potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(b) 5 sati naleta mora se obaviti noću, obuhvatajući 3 sata obuke sa instruktorom, koji uključuju najmanje 1 sat maršrutnog letjenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem; i

(c) 10 sati letačke obuke za instrumentalno letjenje, od čega do 5 sati može biti instrumentalno letjenje na uređaju na zemlji na FNPT-u I, ili FNPT-u II ili FFS-u. Kandidatu koji posjeduje uvjerenje o završenoj obuci za osnovni modul instrumentalnog leta, priznaće se do 10 sati naleta obuke za zahtijevani nalet instrumentalne obuke. Sati koji su ostvareni na BITD-u se ne priznaju;

(d) 6 sati naleta mora biti ostvareno na višemotornom avionu.

(e) PIC sati za druge kategorije vazduhoplova mogu se uračunati do 200 sati naleta, u sljedećim slučajevima:

(i) 30 sati na helikopteru, ukoliko podnosilac zahtjeva posjeduje PPL(H); ili

- (ii) 100 sati na helikopterima, ukoliko podnosilac zahtjeva posjeduje CPL(H); ili
- (iii) 30 sati na TMG-ovima ili jedrilicama; ili
- (iv) 30 sati na vazdušnim brodovima, ukoliko podnosilac zahtjeva posjeduje PPL(As); ili
- (v) 60 sati na vazdušnim brodovima, ukoliko podnosilac zahtjeva posjeduje CPL(As).

PRAKTIČNI ISPIT

13. Po završetku letačke obuke i odgovarajućih zahtjeva iskustva, podnosilac zahtjeva, mora pristupiti CPL(A) praktičnom ispitu ili na jednomotornom ili na višemotornom avionu.

F. Integrirani ATP/IR kurs - Helikopteri

OPŠTE

1. Cilj integriranog ATP(H)/IR kursa, je obuka pilota do nivoa stručnosti koja je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota na višemotornim helikopterima sa više pilota u komercijalnom vazdušnom saobraćaju i izdavanje CPL(H)/IR.
2. Kandidat koji želi da pohađa integrirani ATP(H)/IR kurs, mora završiti sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke kako je organizovao ATO.
3. Kandidatu se može dopustiti da započne obuku kao početnik, ili kao imaoc PPL(H) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1. Kandidatu koji je imalac PPL(H), priznaće se 50% odgovarajućeg iskustva, i to do:
 - (a) 40 sati, od čega do 20 sati može biti obuka sa instruktorom; ili
 - (b) 50 sati, od čega do 25 sati može biti obuka sa instruktorom, ukoliko ima ovlašćenje za noćno letjenje za helikopter.
4. Kurs mora da sadrži:
 - (a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za ATPL(H) i do nivoa znanja za IR;
 - (b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje; i
 - (c) MCC obuku za rad na helikopterima sa više pilota.
5. Kandidat koji nije uspješno završio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni ATP(H)/IR kurs, može zatražiti od nadležnog tijela polaganje teorijskih ispita i praktičnog ispita za dozvolu nižih prava i IR, ukoliko je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. ATP(H)/IR kurs teorijske obuke mora da sadrži najmanje 750 sati obuke.
7. MCC kurs mora da sadrži najmanje 25 sati obuke teorijskog znanja i vježbi.

ISPIT TEORIJSKOG ZNANJA

8. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati nivo znanja koji odgovara pravima imaoca ATPL(H) i IR.

LETAČKA OBUKA

9. Letačka obuka, mora da sadrži ukupno najmanje 195 sati, koji uključuju sve napredne testove. Unutar ukupnih 195 sati, podnosioci zahtjeva moraju imati najmanje:

(a) 140 sati obuke sa instruktorom, od čega:

(1) 75 sati obuke za vizuelno letjenje može uključivati:

- (i) 30 sati na FFS helikoptera, nivoa C/D; ili
- (ii) 25 sati na FTD-u 2, 3; ili
- (iii) 20 sati na FNPT-u II/III helikoptera; ili
- (iv) 20 sati na avionu ili TMG-u;

(2) 50 sati obuke za instrumentalno letjenje može uključivati:

- (i) do 20 sati na FFS-u ili FTD-u 2,3 ili FNPT-u II/III helikoptera; ili
- (ii) 10 sati najmanje na FNPT-u 1 helikoptera ili na avionu;

(3) 15 sati MCC-a, koji se mogu ostvariti na FFS-u helikoptera ili FTD-u 2,3(MCC) helikoptera ili FNPT-u II/III(MCC).

Ukoliko se za letačku obuku koristio helikopter različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za obuku za vizuelno letjenje, maksimalno priznavanje je ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

(b) 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 sati samostalnog letjenja danju i 1 sat samostalnog letjenja noću;

(c) 50 sati maršrutnog letjenja, uključujući najmanje 10 sati maršrutnog letjenja kao SPIC uključujući VFR maršrutni let od najmanje 185 km (100NM) sa slijetanjima sa potpunim zaustavljenjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(d) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću obuhvatajući 3 sata obuke sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat maršrutnog letjenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;

(e) 50 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom uključujući:

- (i) 10 sati naleta obuke za osnovno instrumentalno letjenje; i
- (ii) 40 sati IR obuke, koji uključuje najmanje 10 sati na višemotornom IFR sertifikovanom helikopteru.

PRAKTIČNI ISPIT

10. Po završetku odgovarajuće letačke obuke, kandidat mora pristupiti CPL(H) praktičnom ispitu na višemotornom helikopteru i IR praktičnom ispitu na IFR sertifikovanom višemotornom helikopteru i ispuniti zahtjeve za MCC obuku.

G. Integrisani ATP kurs - Helikopteri

OPŠTE

1. Cilj integrisanog ATP(H) kursa obuke, je obuka pilota do nivoa stručnosti koja je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višemotornim helikopterima sa više pilota sa ograničenjem na VFR prava u komercijalnom vazдушnom saobraćaju i izdavanje CPL(H).

2. Kandidat koji želi da pohađa integrisani ATP(H) kurs, mora da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke kako je organizovao ATO.

3. Kandidatu se može dopustiti da započne obuku kao početnik, ili kao imalac PPL(H) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1. U slučaju polaznika sa PPL(H), priznaće se 50% odgovarajućeg iskustva, i to do maksimalno:

(a) 40 sati, od čega do 20 sati može biti obuka sa instruktorom; ili

(b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti obuka sa instruktorom, ukoliko ima ovlaštenje za noćno letjenje za helikopter.

4. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za ATPL(H);

(b) letačka obuka za vizuelno i osnovno instrumentalno letjenje; i

(c) MCC obuku za rad na helikopterima sa više pilota.

5. Kandidat koji nije uspješno završio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni ATP(H) kurs, može zatražiti od nadležnog tijela ispit teorijskog znanja i praktični ispit za dozvolu nižih prava, ukoliko je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. ATP(H) kurs teorijske obuke mora da sadrži najmanje 650 sati obuke.

7. MCC kurs mora da sadrži najmanje 20 sati vežbi obuke teorijskog znanja.

ISPIT TEORIJSKOG ZNANJA

8. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati nivo znanja koja odgovara pravima imaoaca ATPL(H).

LETAČKA OBUKA

9. Letačka obuka, mora da sadrži ukupno najmanje 150 sati, uključujući sve napredne testove. Unutar ukupnih 150 sati, podnosioci zahtjeva moraju da završe najmanje:

(a) 95 sati obuke sa instruktorom, od čega:

(i) 75 sati obuke za vizuelno letjenje može uključivati:

(1) 30 sati na FFS nivoa C/D helikoptera; ili

(2) 25 sati na FTD 2,3 helikoptera; ili

(3) 20 sati na FNPT II/III helikoptera; ili

(4) 20 sati na avionu ili TMG-u;

(ii) 10 sati osnovne obuke za instrumentalno letjenje može uključivati 5 sati na najmanje FNPT I helikoptera ili na avionu;

(iii) 10 sati MCC-a, koji se mogu ostvariti na helikopteru: FFS-u helikoptera ili FTD-u 2, 3(MCC) ili FNPT-u II/III(MCC).

Ukoliko se za letačku obuku koristio helikopter koji je različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za obuku za vizuelno letjenje, maksimalno priznavanje je ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

- (b) 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 sati samostalnog letjenja danju i 1 sat samostalnog letjenja noću;
- (c) 50 sati maršrutnog letjenja, uključujući najmanje 10 sati maršrutnog letjenja kao SPIC, uključujući VFR maršrutni let od najmanje 185 km (100NM) sa slijetanjima sa potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma od aerodroma polijetanja;
- (d) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću obuhvatajući 3 sata obuke sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat maršrutnog letjenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

PRAKTIČNI ISPIT

10. Po završetku odgovarajuće letačke obuke, podnosilac zahtjeva, mora pristupiti CPL(H) praktičnom ispitu na višemotornom helikopteru i ispuniti MCC zahtjeve.

H. Modularni ATP kurs - Helikopteri

1. Podnosioci zahtjeva za ATPL(H) koji završe svoju obuku teorijskog znanja na modularnom kursu, moraju posjedovati najmanje PPL(H) i da završe najmanje sljedeći broj sati obuke unutar perioda od 18 mjeseci:

- (a) kandidati koji posjeduju PPL(H) izdatu u skladu sa ICAO Aneksom 1: 550 sati;
- (b) kandidati koji posjeduju CPL(H): 300 sati.

2. Podnosioci zahtjeva za ATPL(H)/IR koji završe svoju obuku teorijskog znanja na modularnom kursu, moraju posjedovati najmanje PPL(H) i imati završen najmanje sljedeći broj sati obuke:

- (a) za kandidate koji imaju PPL(H): 650 sati;
- (b) za kandidate koji posjeduju CPL(H): 400 sati;
- (c) za kandidate koji posjeduju IR(H): 500 sati;
- (d) za kandidate koji posjeduju CPL(H) i IR(H): 250 sati.

I. Integrirani CPL/IR obuke - Helikopteri

OPŠTE

1. Cilj integriranog CPL(H)/IR kursa obuke, je obuka pilota do nivoa stručnosti koji je potreban kako bi mogli obavljati poslove na višemotornim helikopterima sa jednim pilotom i sticanja CPL(H)/IR na višemotornim helikopterima.

2. Kandidat koji želi da pohađa integrirani CPL(H)/IR kurs obuke, mora da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke kako je organizovao ATO.

3. Kandidatu se može dopustiti da započne obuku kao početnik ili kao imalac PPL(H) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1. U slučaju polaznika za PPL(H), priznaće se 50% odgovarajućeg iskustva, do maksimalno:

- (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti obuka sa instruktorom; ili

(b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti obuka sa instruktorom, ukoliko ima ovlaštenje za noćno letjenje za helikopter.

4. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za CPL(H) i do nivoa znanja za IR, i prvo izdavanje ovlaštenja za letjenje na tipu višemotornog helikoptera; i

(b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje.

5. Kandidat koji nije uspješno završio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL(H)/IR kurs, može zatražiti od nadležnog tijela ispit teorijskog znanja i praktični ispit za dozvolu nižih prava i IR, ukoliko je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. CPL(H)/IR kurs teorijske obuke mora da sadrži najmanje 500 sati obuke.

ISPIT TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati nivo znanja koja odgovara pravima imao ca CPL(H) i IR.

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka, mora da sadrži ukupno najmanje 180 sati uključujući sve napredne testove. Unutar 180 sati, podnosilac zahtjeva mora da završi namanje:

(a) 125 sati obuke sa instruktorom, od čega:

(i) 75 sati obuke za vizuelno letjenje, koji mogu uključivati:

(1) 30 sati na FFS-u nivoa C/D helikoptera; ili

(2) 25 sati na FTD-u 2,3 helikoptera; ili

(3) 20 sati na FNPT-u II/III helikoptera; ili

(4) 20 sati na avionu ili TMG-u;

(ii) 50 sati obuke za instrumentalno letjenje koji mogu uključivati:

(1) do 20 sati na FFS-u ili FTD-u 2,3, ili FNPT-u II, III helikoptera; ili

(2) 10 sati na najmanje FNPT-u I helikoptera ili na avionu.

Ukoliko se za letačku obuku koristio helikopter koji se različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za obuku za vizuelno letjenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

(b) 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 sati samostalnog letjenja danju i 1 sat samostalnog letjenja noću;

(c) 10 sati maršrutnog letjenja sa instruktorom;

(d) 10 sati maršrutnog letjenja kao PIC, uključujući VFR maršrutni let od najmanje 185 km (100NM) tokom kojeg se moraju obaviti slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(e) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću obuhvatajući 3 sata obuke sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat maršrutnog letjenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;

(f) 50 sati obuke za instrumentalno letjenje sa instruktorom obuhvatajući:

(i) 10 sati obuke za osnovno instrumentalno letjenje; i

(ii) 40 sati IR obuke, koji uključuju najmanje 10 sati na višemotornom IFR sertifikovanim helikopteru.

PRAKTIČNI ISPIT

9. Po završetku odgovarajuće letačke obuke, podnosilac zahtjeva, mora pristupiti CPL(H) praktičnom ispitu na višemotornom ili na jednomotornom helikopteru i IR praktični ispit na IFR sertifikovanim višemotornom helikopteru.

J. Integrisani CPL kurs - Helikopteri

OPŠTE

1. Cilj integrisanog CPL(H) kursa, je obuka pilota do nivoa stručnosti koji je potreban za izdavanje CPL(H).

2. Kandidat koji želi da pohađa integrisani CPL(H) kurs, mora da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke kako je organizovao ATO.

3. Kandidatu se može dopustiti da započne obuku kao početnik, ili kao imalac PPL(H) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1. U slučaju polaznika sa PPL(H), priznaje se 50% odgovarajućeg iskustva, i to do maksimalno:

(a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti obuka sa instruktorom; ili

(b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti obuka sa instruktorom, ukoliko ima ovlaštenje za noćno letjenje za helikopter.

4. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za CPL(H); i

(b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje.

5. Kandidat koji nije uspješno završio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL(H) kurs, može zatražiti od nadležnog tijela ispit teorijskog znanja i praktični ispit za dozvolu nižih prava, ukoliko je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni CPL(A) kurs teorijskog znanja mora da sadrži najmanje 350 sati obuke ili 200 sati ukoliko je podnosilac zahtjeva imalac PPL.

ISPIT TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati nivo znanja koja odgovara pravima imao ca CPL(H).

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka, mora da sadrži ukupno najmanje 135 sati, uključujući sve napredne testove, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji. Unutar 135 sati ukupno, podnosioci zahtjeva moraju da završe najmanje:

(a) 85 sati obuke sa instruktorom, od čega:

(i) do 75 sati može biti obuka za vizuelno letjenje, i može uključivati:

- (1) 30 sati na FFS nivoa C/D helikoptera; ili
- (2) 25 sati na FTD-u 2,3 helikoptera ; ili
- (3) 20 sati na FNPT-u II/III helikoptera; ili
- (4) 20 sati na avionu ili TMG-u;

(ii) do 10 sati može biti obuka za instrumentalno letjenje, i može uključivati 5 sati na najmanje FNPT I helikoptera ili na avionu.

Ukoliko se za letačku obuku koristio helikopter različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za obuku za vizuelno letjenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

(b) 50 sati kao PIC, od čega 35 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 sati samostalnog letjenja danju i 1 sat samostalnog letjenja noću;

(c) 10 sati maršrutnog letjenja sa instruktorom;

(d) 10 sati maršrutnog letjenja kao PIC, uključujući VFR maršrutni let od najmanje 185 km (100NM) sa slijetanjima sa potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma od aerodroma polijetanja;

(e) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću obuhvatajući 3 sata obuke sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat maršrutnog letjenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;

(f) 10 sati naleta obuke za instrumentalno letjenje sa instruktorom, uključujući najmanje 5 sati na helikopteru.

PRAKTIČNI ISPIT

9. Po završetku određene letačke obuke, podnosilac zahtjeva, mora pristupiti CPL(H) praktičnom ispitu.

K. Modularni CPL kurs - Helikopteri

OPŠTE

1. Cilj modularnog CPL(H) kursa je obuka imaoaca PPL(H) do nivoa stručnosti koji je potreban za izdavanje CPL(H).

2. Prije pohađanja modularnog CPL(H) kursa obuke, kandidat mora biti imao PPL(H) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1.

3. Prije početka letačke obuke kandidat mora:

(a) da završi 155 sati naleta kao pilot helikoptera, uključujući 50 sati kao PIC od čega 10 sati mora biti maršrutno letjenje;

(b) da ispuni zahtjeve FCL.725 i FCL.720.H ukoliko se višemotorni helikopter koristi za praktični ispit.

4. Kandidat koji želi da pohađa modularni CPL(H) kurs, mora da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke kako je organizovao ATO. Teorijskoj obuci može se pristupiti u ATO-u koji sprovodi samo obuku teorijskog znanja.

5. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za CPL(H); i

(b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni CPL(H) kurs teorijskog znanja, mora da sadrži najmanje 250 sati obuke.

ISPIT TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati nivo znanja koja odgovara pravima imaoca CPL(H).

LETAČKA OBUKA

8. Kandidati bez IR-a, moraju ostvariti najmanje 30 sati letačke obuke sa instruktorom, od čega:

(a) 20 sati obuke za vizuelno letjenje, koji mogu uključivati 5 sati na FFS-u helikoptera ili FTD 2, 3 ili FNPT II, III; i

(b) 10 sati obuke za instrumentalno letjenje, koji mogu uključivati 5 sati na najmanje FTD-u 1 helikoptera ili FNPT-u I ili na avionu.

9. Kandidatima koji imaju važeće IR(H) ovlašćenje, u potpunosti se priznaje nalet koji su stekli u svrhu obuke za instrumentalno letjenje sa instruktorom. Kandidati koji posjeduju važeće IR(A) ovlašćenje, moraju da završe najmanje 5 sati obuke za instrumentalno letjenje na helikopteru.

10. Kandidati koji ne posjeduju ovlašćenje za noćno letjenje za helikopter, moraju dodatno da završe najmanje 5 sati letačke obuke za noćno letjenje koje sadrži 3 sata obuke sa instruktorom, uključujući najmanje 1 sat maršrutnog letjenja i 5 samostalnih školskih krugova po noći. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

ISKUSTVO

11. Podnosilac zahtjeva za CPL(H), mora da završi najmanje 185 sati naleta, uključujući 50 sati kao PIC, od čega 10 sati maršrutnog letjenja kao PIC, uključujući VFR maršrutni let od najmanje 185 km (100 NM), sa slijetanjima sa potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma od aerodroma polijetanja.

PIC sati za druge kategorije vazduhoplova mogu se uračunati u 185 sati naleta, u sljedećim slučajevima:

(a) 20 sati na avionima, ukoliko je podnosilac zahtjeva imalac PPL(A); ili

(b) 50 sati na avionima, ukoliko je podnosilac zahtjeva imalac CPL(A); ili

(c) 10 sati na TMG-ua ili jedrilicama; ili

(d) 20 sati na vazдушnim brodovima, ukoliko je podnosilac zahtjeva imalac PPL(As); ili

(e) 50 sati na vazдушnim brodovima, ukoliko je podnosilac zahtjeva imalac CPL(As).

PRAKTIČNI ISPIT

12. Po završetku određene letačke obuke i odgovarajućeg iskustva, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(H) praktičnom ispitu.

L. Integrirani CPL/IR kurs obuke – Vazdušni brodovi

OPŠTE

1. Cilj integrisanog CPL(As)/IR(A) kursa, je obuka pilota do nivoa stručnosti kako bi mogli obavljati poslove na vazdušnim brodovima i izdavanje CPL(As)/IR.

2. Kandidat koji želi da pohađa integrirani CPL(As)/IR kurs obuke, mora da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke kako je organizovao ATO.

3. Kandidatu se može dopustiti da započne obuku kao početnik, ili kao imalac PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1. U slučaju da je polaznik za PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) priznaće mu se najviše do:

(a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti obuka sa instruktorom; ili

(b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti obuka sa instruktorom, ukoliko je kandidat imalac ovlašćenja za noćno letjenje za vazdušni brod.

4. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za CPL(As) i do nivoa znanja za IR; i prvo ovlašćenje za letjenje na tipu vazdušnog broda; i

(b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje.

5. Kandidat koji nije uspješno završio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL/IR(As) kurs, može zatražiti od nadležnog tijela ispit teorijskog znanja i praktični ispit za dozvolu nižih prava, ukoliko je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. CPL(As)/IR kurs teorijskog znanja mora da sadrži najmanje 500 sati obuke.

ISPIT TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati nivo znanja koja odgovara pravima imao ca CPL(As) i IR.

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka, mora da sadrži ukupno najmanje 80 sati uključujući sve napredne testove. Unutar 80 sati, podnosioci zahtjeva moraju da završe najmanje:

(a) 60 sati obuke sa instruktorom, od čega:

(i) 30 sati obuka za vizuelno letjenje, koji mogu uključivati:

- (1) 12 sati na FFS-u vazdušnog broda; ili
- (2) 10 sati na FTD-u vazdušnog broda; ili
- (3) 8 sati na FNPT-u II/III vazdušnog broda; ili
- (4) 8 sati na avionu, helikopteru ili TMG-u;

(ii) 30 sati obuke za instrumentalno letjenje koji mogu uključivati:

- (1) do 12 sati na FFS-u ili FTD-u ili FNPT-u II, III vazdušnog broda; ili
- (2) 6 sati na najmanje FTD-u I ili FNPT-u I vazdušnog broda ili na avionu.

Ukoliko se za letačku obuku koristio vazdušni brod različitog tipa od FFS-a koji se koristio za obuku za vizuelno letjenje, maksimalno priznavanje je ograničeno na 8 sati.

(b) 20 sati kao PIC, od čega 5 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 sati samostalnog letjenja danju i 1 sat samostalnog letjenja noću;

(c) 5 sat maršrutnog letjenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacijski let od najmanje 90 km (50 NM) sa dva slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na aerodromu odredišta;

(d) 5 sati naleta na vazdušnim brodovima mora se obaviti noću obuhvatajući 3 sata obuke sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat maršrutnog letjenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;

(e) 30 sati instrumentalnog naleta sa instruktorom obuhvatajući:

- (i) 10 sati naleta obuke za osnovno instrumentalno letjenje; i
- (ii) 20 sati IR obuke, koje mora uključivati najmanje 10 sati na višemotornom IFR sertifikovanom vazdušnom brodu.

PRAKTIČNI ISPIT

9. Po završetku određene letačke obuke, podnosilac zahtjeva, mora pristupiti CPL(As) praktičnom ispitu ili na višemotornom ili na jednomotornom vazdušnom brodu i IR praktičnom ispitu na IFR sertifikovanom višemotornom vazdušnom brodu.

M. Integrirani CPL kurs - Vazdušni brodovi

OPŠTE

1. Cilj integrisanog CPL(As) kursa, je obuka pilota do nivoa stručnosti za izdavanje CPL(As).

2. Kandidat koji želi da pohađa integrirani CPL(As) kurs, mora da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke kako je organizovao ATO.

3. Kandidatu se može dopustiti da započne obuku kao početnik, ili kao imalac PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1. U slučaju da je kandidat imalac PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) priznaće mu se najviše do:

(a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti obuka sa instruktorom; ili

(b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti obuka sa instruktorom, ukoliko je podnosilac zahtjeva imalac ovlašćenja za noćno letjenje za vazdušni brod.

4. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za CPL(As); i

(b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje.

5. Kandidat koji nije uspješno završio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni CPL (As) kurs, može zatražiti od nadležnog tijela ispit teorijskog znanja i praktični ispit za dozvolu nižih prava, ukoliko je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni CPL(As) kurs teorijskog znanja, mora da sadrži najmanje 350 sati obuke ili 200 sati ukoliko je kandidat imalac PPL.

ISPIT TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati nivo znanja koja odgovara pravima imaoca CPL(As).

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka, mora da sadrži ukupno najmanje 50 sati, uključujući sve napredne testove, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji. Unutar ukupnih 50 sati, podnosioci zahtjeva moraju da završe najmanje:

(a) 30 sati obuke sa instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji;

(b) 20 sati kao PIC;

(c) 5 sati maršrutnog letjenja sa instruktorom;

(d) 5 sati maršrutnog letjenja kao PIC, uključujući VFR maršrutni let od najmanje 90 km (50 NM) sa dva slijetanja sa potpunim zaustavljanjem na aerodromu odredišta;

(e) 5 sati letjenja na vazдушnim brodovima mora se obaviti noću obuhvatajući 3 sata obuke sa instruktorom uključujući najmanje 1 sat maršrutnog letjenja i 5 samostalnih krugova noću. Svaki krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;

(f) 10 sati naleta obuke za instrumentalno letjenje sa instruktorom, uključujući najmanje 5 sati na vazдушnom brodu.

PRAKTIČNI ISPIT

9. Po završetku određene letačke obuke, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(As) praktičnom ispitu.

N. Modularni CPL kurs obuke — Vazdušni brodovi

OPŠTE

1. Cilj modularnog CPL(As) kursa, je obuka imaoca PPL(As) do nivoa stručnosti za izdavanje CPL(As).

2. Prije pohađanja modularnog CPL(As) kursa obuke, kandidat mora:

(a) biti imaoc PPL(As) izdatog u skladu sa ICAO Aneksom 1;

(b) da završi 200 sati naleta kao pilot vazdušnih brodova, uključujući 100 sati kao PIC, od čega 50 sati mora biti maršrutno letjenje.

3. Kandidat koji želi da pohađa modularni CPL(As) kurs obuke, mora da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke kako je organizovao ATO. Obuci teorijskog znanja može se pristupiti u ATO-u koji sprovodi samo obuku teorijskog znanja.

4. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za CPL(As); i

(b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje.

TEORIJSKO ZNANJE

5. Odobreni CPL(As) kurs teorijskog znanja mora da sadrži najmanje 250 sati obuke.

ISPIT TEORIJSKOG ZNANJA

6. Podnosilac zahtjeva mora prikazati nivo znanja koja odgovara pravima imaoca CPL(As).

LETAČKA OBUKA

7. Podnosioci zahtjeva bez IR-a, moraju završiti najmanje 20 sati letačke obuke sa instruktorom, od čega:

10 sati obuke za vizuelno letjenje, koji mogu uključivati 5 sati na FFS-u ili FTD-u 2,3 ili FNPT II, III vazdušnog broda; i

10 sati obuke za instrumentalno letjenje, koji mogu uključivati 5 sati na najmanje FTD-u 1 ili FNPT-u I vazdušnog broda ili na avionu.

8. Kandidatima koji posjeduju važeće IR(As) ovlašćenje, priznaće se u potpunosti nalet obuke za instrumentalno letjenje sa instruktorom. Kandidati koji imaju važeće IR ovlašćenje na drugim kategorijama vazduhoplova moraju završiti najmanje 5 sati naleta obuke za instrumentalno letjenje na vazdušnom brodu.

9. Kandidati koji ne posjeduju ovlašćenje za noćno letjenje za vazdušni brod, moraju dodatno da završe najmanje 5 sati naleta letačke obuke za noćno letjenje koji sadrži 3 sata obuke sa instruktorom, uključujući najmanje 1 sat maršrutnog letjenja, i 5 samostalnih školskih krugova po noći. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

ISKUSTVO

10. Podnosioci zahtjeva za CPL(As), moraju imati završeno najmanje 250 sati naleta na vazdušnim brodovima, uključujući 125 sati kao PIC, od čega 50 sati maršrutnog letjenja kao PIC, uključujući VFR maršrutni let od najmanje 90 km (50 NM), sa slijetanjem sa potpunim zaustavljanjem na aerodromu odredišta.

PIC sati za druge kategorije vazduhoplova mogu se uračunati u 185 sati naleta, u sljedećim slučajevima:

(a) 30 sati na avionima ili helikopterima, ukoliko podnosilac zahtjeva posjeduje PPL(A) ili PPL(H) respektivno; ili

- (b) 60 sati na avionima ili helikopterima, ukoliko podnosilac zahtjeva posjeduje CPL(A) ili CPL(H) respektivno; ili
- (c) 10 sati na TMG-u ili jedrilicama; ili
- (d) 10 sati na balonima.

PRAKTIČNI ISPIT

11. Po završetku određene letačke obuke i odgovarajućeg iskustva, podnosilac zahtjeva mora pristupiti CPL(As) praktičnom ispitu.

Dodatak 4

Praktični ispit za izdavanje CPL-a

A. OPŠTE

1. Podnosilac zahtjeva za praktični ispit za CPL, mora da završi obuku na istoj klasi ili tipu vazduhoplova koji će se koristiti na ispitu.
2. Podnosilac zahtjeva, mora da položi sve odgovarajuće sekcije praktičnog ispita. Ukoliko bilo koji dio sekcije nije uspješno položen, smatraće se da ta sekcija nije uspješno položena. Neuspjeh u više od jedne sekcije znači da podnosilac zahtjeva, mora ponovo da polaže cijelu provjeru. Podnosilac zahtjeva, koji nije uspješno položio samo jednu sekciju mora ponoviti samo neuspješno položenu sekciju. Neuspjeh u bilo kojoj sekciji tokom ponovljene provjere, uključujući one sekcije koje su uspješno položene u prethodnom pokušaju, znači da podnosilac zahtjeva mora ponoviti cijelu provjeru. Sve odgovarajuće sekcije praktičnog ispita moraju se završiti tokom 6 mjeseci. Neuspjeh da se postigne uspješan prolaz u svim odgovarajućim sekcijama provjere u dva pokušaja zahtjeva dodatnu obuku.
3. Dodatna obuka može se zahtijevati nakon bilo kojeg neuspješno položenog praktičnog ispita. Ne postoji ograničenje broja pokušaja polaganja praktičnog ispita.

SPROVOĐENJE ISPITA

4. Ukoliko podnosilac zahtjeva, izabere da se praktični ispit prekine zbog razloga koje ispitivač u letu (FE) smatra neopravdanim, podnosilac zahtjeva, mora ponoviti cijeli praktični ispit. Ukoliko je provjera prekinuta zbog razloga koje FE smatra opravdanim, na daljem letu moraju se sprovesti samo one sekcije koje nijesu završene.
5. Prema diskrecionom pravu FE-a, podnosilac zahtjeva, može ponoviti jednom bilo koji manevar ili proceduru tokom provjere. FE može prekinuti provjeru u bilo kojoj fazi ukoliko smatra da prikazane letačke vještine podnosioca zahtjeva zahtijevaju ponavljanje cijele provjere.
6. Od podnosioca zahtjeva, se mora zahtijevati da leti vazduhoplovom sa pozicije sa koje je moguće obaviti PIC dužnosti i da obavi provjeru kao da drugi član posade nije prisutan. Odgovornost za let se preuzima u skladu sa nacionalnim propisima.
7. Podnosilac zahtjeva, mora ukazati FE-u koje je provjere i dužnosti obavio, uključujući identifikaciju radionavigacijskih sredstava. Provjere moraju biti izvršene u skladu sa ček listom vazduhoplova na kojem se ispit održava. Tokom predpoletne pripreme za ispit, podnosilac zahtjeva je obavezan da odredi podešavanje snage i brzine. Performanse za polijetanje, prilaz i slijetanje moraju biti izračunate od strane

podnosioca zahtjeva u skladu sa operativnim priručnikom ili priručnikom za letjenje na vazduhoplovu koji se koristi.

8. FE ne smije učestvovati u upravljanju vazduhoplovom osim kada je potrebna intervencija u svrhu sigurnosti ili da se izbjegne neprihvatljivo zadržavanje ostalog saobraćaja.

B. Sadržaj praktičnog ispita za izdavanje CPL-a - Avioni

1. Avion koji se koristi za praktični ispit mora ispunjavati zahtjeve za avione za obuku, i mora biti sertifikovan za prevoz najmanje 4 osobe, imati elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

2. Ruta na kojoj će se letjeti mora biti izabrana od FE-a i odredište mora biti kontrolisani aerodrom. Podnosilac zahtjeva je odgovoran za planiranje leta i mora osigurati da je sva oprema i dokumentacija za izvršenje leta u avionu. Trajanje leta mora biti najmanje 90 minuta.

3. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati sposobnost:

(a) upravljanja avionom unutar njegovih ograničenja;

(b) izvođenja svih manevara sa mirnoćom i preciznošću;

(c) ispravno donošenje odluka i vođenje vazduhoplova;

(d) primjenjivanja vazduhoplovnog znanja; i

(e) održavanja kontrole vazduhoplova u svakom trenutku na način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANJA TOKOM ISPITA U LETU

4. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi aviona koji se koristi za ispit.

Visina

normalan let ± 100 stopa (ft)

pri simuliranom otkazu motora ± 150 stopa (ft)

održavanje zadate linije puta po radio sredstvu $\pm 5^\circ$

Kurs

normalan let $\pm 10^\circ$

pri simuliranom otkazu motora $\pm 15^\circ$

Brzina

polijetanje i prilaz ± 5 čvorova

svi ostali režimi leta ± 10 čvorova

SADRŽAJ ISPITA

5. Djelovi sekcije 2(c) i (e)(iv), i cijele sekcije 5 i 6, mogu biti izvedeni na FNPT-u II ili na FFS-u.

Upotreba čeklista aviona, vođenje vazduhoplova, upravljanje avionom korišćenjem spoljnih vizuelnih referenci, procedura spriječavanja zaleđivanja odnosno procedura odleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

SEKCIJA 1 - PRIPREME ZA LET I ODLAZAK

a	Predpoletne operacije; uključujući: planiranje leta, dokumentaciju, proračun mase i ravnoteže aviona, meteorološka priprema, NOTAM-i
b	Inspekcija aviona i opsluživanje
c	Voženje i polijetanje
d	Razmatranje performansi i trimovanje
e	Operacije u zoni aerodroma i u školskom krugu
f	Procedura odlaska, podešavanje visinomera, sprečavanje sudara (osmatranje)
g	Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 2 OPŠTE UPRAVLJANJE

a	Upravljanje avionom pomoću spoljnih vizuelnih orjentira, uključujući pravolinijski horizontalni let, penjanje, snižavanje, osmatranje vazdušnog prostora
b	Let na kritično malim brzinama uključujući prepoznavanje prvih predznaka i vađenje iz punog prevučenog leta
c	Zaokreti, uključujući zaokrete u slijetnoj konfiguraciji. Oštri zaokreti nagiba 45°
d	Let na kritično velikim brzinama, uključujući prepoznavanje i vađenje iz spiralnih poniranja
e	Upravljanje samo po instrumentima, uključujući: (i) Horizontalni let, podešavanje režima za krstarenje, održavanje kursa, visine i brzine (ii) Penjući i spuštajući zaokreti sa nagibom od 10° do 30° (iii) Vađenje iz nepravilnih položaja (iv) Pokrivanje pojedinih instrumenata na panelu
f	Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije

**SEKCIJA 3
PROCEDURE NA RUTAMA**

a	Upravljanje avionom pomoću spoljnih orijentira, uključujući podešavanje režima krstarenja s obzirom na dolet/trajanje leta
b	Orijentacija, čitanje karata
c	Držanje visine, brzine i kursa, osmatranje vazdušnog prostora
d	Podešavanje visinomera. Saradnja sa kontrolom letjenja i procedure radio-telefonije
e	Kontrola napredovanja leta, vođenje dokumentacije, praćenje utroška goriva, određivanje skretanja i ispravka kursa za povratak na zadatu liniju puta
f	Praćenje vremenskih uslova, procjena razvoja, donošenje odluke o skretanju
g	Let po ZLP, određivanje pozicije (NDB i VOR), identifikacija sredstava (let po instrumentima). Primjena plana za odlazak na alternaciju (vizuelni let)

**SEKCIJA 4
PROCEDURE PRILAZA I SLIJETANJA**

a	Procedure dolaska, podešavanje visinomjera, provjere, osmatranje vazdušnog prostora
b	Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije
c	Produžavanje na drugi krug sa male visine
d	Normalno slijetanje, slijetanje sa bočnim vjetrom (ukoliko postoje uslovi)
e	Slijetanje na kratke staze
f	Slijetanje sa snagom motora na relant (samo jednomotorni avion)
g	Slijetanje bez zakrilaca
h	Postupci poslije leta

**SEKCIJA 5
VANREDNI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI**

Ova sekcija se može kombinovati sa sekcijama od 1 do 4.

a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja (na bezbjednoj visini), postupak u slučaju požara
b	Otkazi opreme, uključujući prinudno izvlačenje stajnog trapa, otkazi elektro sistema i otkaz kočnica.
c	Prinudno slijetanje (simuliranje)
d	Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije
e	Usmena pitanja

SEKCIJA 6

SIMULIRANI ASIMETRIČNI LET I ODGOVARAJUĆE TEME ZA KLASU ILI TIP

Ova sekcija se može kombinovati sa sekcijama od 1 do 5.

a	Simulirani otkaz motora tokom polijetanja (na bezbjednoj visini osim na simulatoru)
b	Prilaženje na slijetanje i produžavanje na drugi krug sa asimetričnom vučnom silom.
c	Prilaženje na slijetanje i slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa asimetričnom vučnom silom
d	Gašenje motora i ponovo pokretanje
e	Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije, vođenje vazduholova
f	Bilo koja stavka sa praktičnog ispita koju odredi FE vezana za klasu ili tip, ukoliko je primjenjivo: (i) Sistemi aviona uključujući upotrebu autopilota (ii) Upravljanje sistemom presurizacije (iii) Korišćenje sistema za odleđivanje i sistema protiv zaleđivanja
g	Usmena pitanja

C. Sadržaj praktičnog ispita za izdavanje CPL-a — Helikopteri

1. Helikopter koji se koristi za praktični ispit, mora ispunjavati zahtjeve za helikoptere za obuku.
2. Područje i ruta na kojoj će se letjeti, mora izabrati FE i sav rad na malim visinama i lebdjenje mora biti na odobrenim aerodromima/letilištima. Rute koje se koriste za sekciju 3 mogu da završe na aerodromu polaska ili na drugom aerodromu i jedino odredište mora biti kontrolisani aerodrom. Praktični ispit može se sprovesti u 2 leta. Ukupno trajanje leta/-ova mora biti najmanje 90 minuta.
3. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati sposobnost:
 - (a) upravljanja helikopterom unutar njegovih ograničenja;
 - (b) izvođenja svih manevara sa mirnoćom i preciznošću;

- (c) ispravno donošenje odluka i vođenje vazduhoplova;
- (d) primjenjivanja vazduhoplovnog znanja; i
- (e) održavanja kontrole helikoptera u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANJA TOKOM ISPITA U LETU

4. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi helikoptera koji se koristi za provjeru.

Visina

normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranju veće opasnosti	± 150 stopa (ft)
praćenje zadate linije puta po radio sredstvu	$\pm 5^\circ$

Kurs

normalan let $\pm 10^\circ$	
pri simuliranju veće opasnosti	$\pm 15^\circ$

Brzina

polijetanje i prilaz višemotorni	± 5 čvorova
svi ostali režimi leta	± 10 čvorova

Uticaj blizine tla

lebdjenje	± 3 stope (ft)
Slijetanje	bez zanošenja bočno ili unazad

SADRŽAJ ISPITA

5. Stavke sekcije 4, mogu biti izvedene na FNPT-u helikoptera ili FFS-u helikoptera. Korišćenje čeklista helikoptera, vođenje vazduhoplova, upravljanje helikopterom korišćenjem spoljnih vizuelnih referenci, procedure spriječavanja zaleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

SEKCIJA 1 PREDPOLETNE/POSILIJELETNE PROVJERE I PROCEDURE

a	Poznavanje helikoptera, (npr. tehnička kljiga, gorivo, masa i centraža, performanse), planiranje leta, NOTAMi, vremenski uslovi
b	Predpoletni pregled, položaj i namena delova
c	Pregled kokpita, postupak startovanja motora
d	Provjera uređaja za vezu i navigaciju, izbor i podešavanje frekvencija
e	Postupci prije polijetanja, procedure radio-telefonije, saradnja sa kontrolom letjenja
f	Parkiranje, zaustavljanje rada motora i rotora i postupci poslije leta

SEKCIJA 2 MANEVRI U LEBDZENJU, TEHNIKA PILOTIRANJA I OGRANIČENE POVRŠINE

a	Polijetanje i slijetanje (vertikalno uzlijetanje i pristajanje)
b	Voženje, voženje iz lebdjenja
c	Lebdjenje u mjestu sa čeonim/ bočnim/ leđnim vetrom
d	Okretanje u lebdjenju, za 360° u lijevu i desnu stranu (u mjestu)
e	Pomjeranje iz lebdjenja naprijed, bočno i nazad
f	Simuliranje otkaza motora iz lebdjenja
g	Brzo zaustavljanje u vjetar i niz vjetar
h	Tereni pod nagibom/ slijetanje i polijetanje sa nepripremljenih terena
i	Polijetanja (različiti profili)
j	Slijetanje sa bočnim i leđnim vjetrom (ako je izvodljivo)
k	Polijetanje sa maksimalnom poletnom masom (stvarnom i simuliranom)
l	Prilazi (različiti profili)
m	Polijetanje i slijetanje sa ograničenom snagom

n	Autorotacija (FE bira dvije od sljedećih: opšti postupak, dolet, na malim brzinama, i u zaokretima za 360 ⁰)
o	Slijetanje iz autorotacije
p	Praktično prinudno slijetanje sa upotrebom snage
r	Provjera snage, tehnika nadzora, oprema za prilaženje i odlaženje

SEKCIJA 3 NAVIGACIJA – PROCEDURE NA RUTI

a	Navigacija i orijentacija na različitim visinama, očitavanje karte
b	Održavanje visine i pravca, kontrolisanje smjera, osmatranje vazdušnog prostora, podešavanje visinomera
c	Kontrolisanje odvijanja leta, upisivanje navigacijskih podataka, praćenje utroška goriva, PVD, određivanje skretanja i ispravke kursa za povratak na ZLP, osmatranje instrumenata
d	Osmatranje vremenskih uslova, donošenje odluke o odstupanju
e	Let po ZLP, određivanje pozicije (NDB i/ili VOR), identifikacija sredstava
f	Saradnja sa ATS i pridržavanje pravila, itd.

SEKCIJA 4 POSTUPCI U LETU I MANEVRI PREMA POKAZIVANJU INSTRUMENATA

a	Horizontalni let, održavanje smjera, visine i brzine
b	Lijevi i desni standardni horizontalni zaokret sa vađenjem u određenom pravcu, za 180 ⁰ i 360 ⁰
c	Penjući i spuštajući standardni zaokreti sa vađenjem u određenom smjeru
d	Vađenje iz nepravilnih položaja
e	Zaokreti nagiba 30 ⁰ sa promjenom pravca za 90 ⁰ u lijevu i desnu stranu

SEKCIJA 5 VANREDNI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI (SIMULIRANJE GDJE JE MOGUĆE)

Napomena 1: Ako se ispit izvodi na višemotornom helikopteru, imitacija otkaza motora, uključujući prilaz i slijetanje sa jednim motorom, mora biti uključena u ispit.

Napomena 2: FE će odrediti 4 stavke od sljedećih:

a	Neispravnosti u radu motora, uključujući kvar governora, zaleđivanje karbutora/motora, uljnog sistema, ako je primjenljivo
b	Neispravnost rada gorivnog sistema
c	Neispravnost rada električnog sistema
d	Otkaz hidrauličnog sistema, uključujući prilaz i slijetanje bez hidraulike, ukoliko je primjenljivo
e	Neispravnost rada glavnog rotora/ili anti-torzionog sistema (samo na FFS ili usmeno objašnjavanje postupaka)
f	Pojava požara, uključujući porijeklo dima i otklanjanje, ako je primjenljivo
g	Postupci u ostalim vanrednim situacijama u skladu sa odgovarajućim Letačkim priručnikom, a odnosi se na višemotorne helikoptere: - simuliranje otkaza motora u polijetanju: - prekinuto polijetanje na ili prije TDP ili sigurno prinudno polijetanje na ili prije DPATO, ili odmah nakon TDP ili DPATO - slijetanje sa simuliranjem otkaza motora: - slijetanje ili produžavanje na drugi krug pri otkazu motora prije LDP ili DPBL - otkaz motora nakon LDP ili sigurno prinudno slijetanje nakon DPBL.

D. Sadržaj ispita praktične osposobljenosti za izdavanje CPL - Vazdušni brodovi

1. Vazdušni brod koji se koristi za praktični ispit, mora da ispunjava zahtjeve za vazdušne brodove za obuku.

2. Područje i rutu na kojoj će se letjeti, mora izabrati FE-a. Rute koje se koriste za sekciju 3, mogu se završiti na aerodromu odlaska ili na drugom aerodromu i jedino odredište mora biti kontrolisani aerodrom. Praktični ispit može se sprovesti u 2 leta. Ukupno trajanje leta/-ova mora biti najmanje 60 minuta.

3. Podnosilac zahtjeva mora prikazati sposobnost:

(a) upravljanja vazdušnim brodom unutar njegovih ograničenja;

(b) izvođenja svih manevara sa mirnoćom i preciznošću;

(c) ispravno donošenje odluka i vođenje vazduhoplova;

(d) primjenjivanja vazduhoplovnog znanja; i

(e) održavanja kontrole vazdušnog broda u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANJA TOKOM ISPITA U LETU

4. Moraju se primjenljivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja, i performansi vazdušnog broda koji se koristi za ispit.

Visina

normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranju veće opasnosti	± 150 stopa (ft)
praćenje zadate linije puta po radio sredstvu	$\pm 10^\circ$

Smjer

normalan let	$\pm 10^\circ$
pri simuliranju veće opasnosti	$\pm 15^\circ$

SADRŽAJ ISPITA

5. Stavke sekcije 5 i 6, mogu biti izvedene na FNPT-u vazdušnog broda ili na FFS-u vazdušnog broda. Korišćenje ček lista, vođenje vazduhoplova, upravljanje vazdušnim brodom korišćenjem spoljnih vizuelnih referenci, procedure sprečavanja zaleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

SEKCIJA 1 PRIPREME ZA LET I POLIJETANJE

a	Predpoletne operacije; uključujući: Planiranje leta, Dokumentacija, Proračun mase i centraže, meteorološka priprema, NOTAM-i
b	Pregled vazdušnog broda i opsluživanje
c	Procedura odveza vazdušnog broda, upravljanje na zemlji i polijetanje
d	Razmatranje performansi i trimovanje
e	Operacije u zoni aerodroma i u školskom krugu
f	Procedura odlaska, podešavanje visinomjera i sprečavanje sudara (osmatranje)
g	Saradnja sa kontrolom letenja, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 2 OPŠTE UPRAVLJANJE

a	Upravljanje vazdušnim brodom prema spoljnim vizuelnim referencama, uključujući pravolinijski, horizontalni, penjući i spuštajući let i osmatranje okoline
b	Let na visini po pritisku
c	Zaokreti

d	Strma snižavanja i penjanja
e	Let isključivo po instrumentima, uključujući: i. Horizontalni let, kontrolu smjera, visine i brzine leta ii. Penjući i spuštajući zaokreti iii. Ispravljanje iz neuobičajenih položaja iv. Upotreba ograničenog broja instrumenata
f	Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 3 PROCEDURE NA RUTAMA

a	Upravljanje vazdušnim brodom prema spoljnim vizuelnim referencama, uzimajući u obzir dolet/izdržljivost
b	Orijentacija, očitavanje karte
c	Visina, brzina, kontrola smjera aviona, osmatranje
d	Podešavanje visinomera. Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije
e	Kontrola napredovanja leta, vođenje dokumentacije, praćenje utroška goriva, određivanje skretanja i ispravka kursa na zadanu liniju puta
f	Praćenje vremenskih uslova, procjena razvoja, donošenje odluke o skretanju
g	Let po zadanoj liniji puta, određivanje pozicije (NDB,VOR), identifikacija sredstava (let po instrumentima), primjena plana za odlazak na alternativni aerodrom (vizuelno letjenje)

SEKCIJA 4 PROCEDURE PRILAZA I SLIJETANJA

a	Procedure dolaska, podešavanje visinomjera, provjere, osmatranje vazdušnog prostora
b	Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije
c	Produžavanje na drugi krug iz ravnjanja
d	Normalno slijetanje, slijetanje sa bočnim vjetrom (ukoliko postoje uslovi)
e	Slijetanje na kratke staze
f	Prilaz i slijetanje sa snagom motora na relant (samo jednomotorni avion)
g	Slijetanje bez zakrilaca
h	Postupci poslije leta

SEKCIJA 5

VANREDNI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI

Ova sekcija se može kombinovati sa sekcijama od 1 do 4

a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja (na bezbjednoj visini), postupak u slučaju požara
b	Otkazi opreme
c	Prisilno slijetanje (simulirano)
d	Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije
e	Usmena pitanja

SEKCIJA 6

ODGOVARAJUĆE TEME ZA KLASU ILI TIP

Ova sekcija se može kombinovati sa sekcijama od 1 do 5

a	Simulirani otkaz motora u fazi polijetanja (na bezbjednoj visini osim na simulatoru)
b	Prilaženje na slijetanje i produžavanje na drugi krug sa otkazom motora
c	Prilaženje na slijetanje i slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa otkazom motora
d	Nepravilnosti u radu u sistemu održavanja pritiska kupole
e	Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije, pilotsko ponašanje
f	Bilo koja stavka sa praktičnog ispita koju odredi ispitivač vezana za klasu/tip, ukoliko se primjenjuje: (i) sistemi vazdušnog broda (ii) upravljane sistemom za održavanje pritiska kupole
g	Usmena pitanja

Dodatak 5

Integrirani MPL kurs obuke

OPŠTE

1. Cilj integrisanog MPL kursa, je obuka pilota do nivoa stručnosti kako bi mogli obavljati poslove kopilota na višemotornim turbinski pogonjenim avionima sa više pilota u komercijalnom vazdušnom saobraćaju u VFR i IFR uslovima i izdavanje MPL.

2. Integrirani MPL kurs obuke, može se odobriti samo u ATO-u, koji je dio operatora komercijalnog vazdušnog saobraćaja koji je sertifikovan u skladu sa Dijelom-MS i primjenjivim zahtjevima vazdušnih operacija ili ATO-u koji ima poseban sporazum sa takvim operatorom. Dozvola mora biti ograničena na tog posebnog operatora sve do kraja završetka operatorovog kursa prelazne obuke.

3. Kandidat koji želi da pohađa integrirani MPL kurs obuke, mora da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom kursu obuke u ATO-u. Obuka će biti bazirana na sposobnosti i sprovedena u okruženju višečlane letačke posade.

4. Obuka se može dopustiti samo kandidatima koji su početnici.

5. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja do nivoa znanja za ATPL(A);

(b) letačku obuku za vizuelno i instrumentalno letjenje;

(c) MCC obuku za rad na avionima sa više pilota; i

(d) obuku za ovlašćenje za letjenje na tipu.

6. Kandidat koji nije uspješno položio ili nije u mogućnosti da završi cjelokupni MPL kurs, može zatražiti od nadležnog tijela ispit teorijskog znanja i praktični ispit za dozvolu nižih prava i IR, ukoliko je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

7. Odobreni MPL kurs teorijskog znanja, mora da sadrži najmanje 750 sati obuke do nivoa teorijskog znanja za ATPL(A), kao i broj sati koji su potrebni za obuku teorijskog znanja za relevantno ovlašćenje za letjenje na tipu, u skladu sa Pod-dijelom H.

LETAČKA OBUKA

8. Letačka obuka, mora da sadrži ukupno najmanje 240 sati, sastavljenih kao sati PF i PNF, u stvarnom i simuliranom letu, i mora pokrivati sljedeće 4 faze obuke:

(a) Faza 1 – Srž letačke obuke

Posebna osnovna obuka za avion sa jednim pilotom.

(b) Faza 2 - Osnove

Uvođenje višečlanih operacija i instrumentalnog leta.

(c) Faza 3 - Srednja

Primjena rada višečlane posade na višemotornim turbinskim avionima sertifikovanim kao visokih performansi u skladu s Dijelom-21.

(d) Faza 4 – Napredna

Obuka za ovlašćenje za letjenje na tipu u kompanijskom okruženju.

Letačko iskustvo u stvarnom letu, mora uključivati sve zahtjeve iskustva Pod-dijela H, obuku povraćaja u uspravni položaj, letjenje noću, letjenje samo isključivo prema instrumentima i iskustvo potrebno za postizanje relevantnog vođenja vazduhoplova.

MCC zahtjevi moraju biti uklopljeni u odgovarajuće faze iznad.

Obuka u asimetričnom letu mora se obaviti ili na avionu ili na FFS-u.

9. Svaka faza obuke u programu letačke obuke, mora biti sastavljena i od utvrđivanja znanja i od segmenata praktične obuke.

10. Kurs obuke, mora uključivati proces stalne procjene programa obuke i stalnu procjenu učenika koji slijede program. Procjena mora osigurati:

(a) da su sposobnosti i odgovarajuća procjena relevantna poslu kopilota u višečlanim operacijama aviona; i

(b) da učenici steknu potrebne sposobnosti progresivno i na zadovoljavajući način.

11. Kurs obuke mora uključivati najmanje 12 polijetanja i slijetanja kako bi se osigurala sposobnost. Navedena polijetanja i slijetanja moraju se obaviti pod nadzorom instruktora u avionu za koji se stiče ovlaštenje za letjenje na tipu.

NIVO PROCJENE

12. Podnosilac zahtjeva za MPL, mora prikazati uspješnost u svih 9 jedinica sposobnosti datih u stavu 13 ispod, na naprednom nivou sposobnosti, koji je zahtijevan za obavljanje poslova i interakciju kao kopilot u turbinski pogonjenom avionu sa više pilota, u vizuelnim i instrumentalnim uslovima. Procjena mora potvrditi da je kontrola nad avionom ili situacijom održana sve vrijeme, kako bi se osigurao uspješan ishod procedure ili manevra. Podnosilac zahtjeva, mora dosledno prikazati znanje, sposobnosti i stavove koji su potrebni za sigurno izvođenje operacija na predmetnom tipu aviona, u skladu sa MPL kriterijumima izvođenja.

JEDINICE SPOSOBNOSTI

13. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati sposobnost u sljedećih 9 jedinica sposobnosti:

(1) primjenjivanje elemenata ljudskih mogućnosti, uključujući elemente upravljanja ugrožavanjem i greškama;

(2) izvođenje operacija na avionu dok je na zemlji;

(3) izvođenje polijetanja;

(4) izvođenje penjanja;

(5) izvođenje krstarenja;

(6) izvođenje snižavanja;

(7) izvođenje prilaza;

(8) izvođenje slijetanja; i

(9) izvođenje poslova nakon slijetanja i nakon leta aviona.

SIMULIRANI LET

14. Minimalni zahtjevi za FSTD-ove:

(a) Faza 1- Srž letačke obuke

E-obuka i uređaji za sprovođenje dijela zadataka odobrenih od nadležnog tijela koji imaju sljedeće karakteristike:

- uključuju dodatnu opremu koja nije uobičajeno vezana sa stonim računarima, poput funkcionalnih replika komande potiska, palica za upravljanje; ili FMS tastatura, i
- uključuju psihomotorne aktivnosti sa odgovarajućom primjenom sile i vremenom mjerenja reakcije.

(b) Faza 2 - Osnove

FNPT II MCC, koji predstavlja generički višemotorni turbinski pogonjen avion.

(c) Faza 3 - Srednja

FSTD, koji predstavlja višemotorni turbinski pogonjen avion za čije upravljanje je potreban kopilot i kvalifikovan za standard adekvatan nivou B, koji dodatno uključuje:

- vizuelni sistem kokpita za dan/sumrak/noć sa minimalnim usporednim vidnim poljem koje pruža svakom pilotu 180 stepeni horizontalne i 40 stepeni vertikalne vidljivosti; i
- simulaciju ATC okruženja.

(d) Faza 4 - Napredna

FFS koji je potpuno ekvivalentan nivou D ili nivou C sa poboljšanim vizuelnim sistemom za dan, uključujući simulaciju ATC okruženja.

Dodatak 6

Modularni kursevi obuke za IR

A. Modularni IR(A) – letački kurs obuke

OPŠTE

1. Cilj modularnog IR(A) kursa obuke, je obuka pilota do nivoa stručnosti za upravljanje avionom u IFR-u i IMC uslovima. Kurs se sastoji od dva modula, koji se mogu pohađati svaki zasebno ili kombinovano:

(a) Modul osnovnog instrumentalnog letjenja

Ovaj modul, se sastoji od 10 sati obuke instrumentalnog letjenja naleta, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji na BITD-u, FNPT I-u ili II, ili na FFS-u. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalnog letjenja, kandidatu se mora izdati uvjerenje o završetku obuke.

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog letjenja

Ovaj modul, sastoji se od preostalog dijela programa obuke za IR(A), 40 sati obuke instrumentalnog letjenja na jednomotornom avionu ili 45 sati obuke instrumentalnog letjenja na višemotornom avionu, i kurs teorijskog znanja za IR(A).

2. Kandidat za modularni IR(A) kurs obuke, mora biti imalac PPL(A) ili CPL(A), sa pravom za letjenje noću. Kandidat za modul proceduralnog instrumentalnog letjenja, a koji nije imao CPL(A), mora biti imao uvjerenja o završenoj obuci za modul osnovnog instrumentalnog letjenja.

ATO mora osigurati da kandidat za kurs višemotornog IR(A), koji nema klasu ili tip za višemotorni avion, završi obuku za višemotorni avion dat u Pod-delu H prije započinjanja letačke obuke za IR(A) kurs.

3. Kandidat koji želi da pohađa modul proceduralnog instrumentalnog letjenja modularnog IR(A) kursa, mora da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom odobrenom kursu obuke. Prije započinjanja obuke za modul proceduralnog instrumentalnog letjenja ATO, mora osigurati sposobnost kandidata u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ukoliko je potrebno, mora se pristupiti obuci za osveženje znanja.

4. Kurs teorijske obuke, mora se da završi unutar 18 mjeseci. Modul proceduralnog instrumentalnog letjenja i praktični ispit mora da se završi unutar perioda važnosti položenih teorijskih ispita.

5. Kurs mora da sadrži:

- (a) obuku za teorijsko znanje do IR nivoa znanja;
- (b) obuku za instrumentalno letjenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni modularni IR(A) kurs obuke mora da sadrži najmanje 150 sati obuke teorijskog znanja.

LETAČKA OBUKA

7. Jednomotorni IR(A) kurs, mora da sadrži najmanje 50 sati obuke instrumentalnog letjenja, od čega do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji na FNPT-u I, ili najviše do 35 sati na FFS-u ili FNPT-u II. Najviše 10 sati od instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT-u II ili FFS-u može biti izvedeno na FNPT-u I.

8. Višemotorni IR(A) kurs, mora da sadrži najmanje 55 sati obuke instrumentalnog letjenja, od čega do 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji na FNPT-u I, ili do 40 sati na FFS-u ili FNPT-u II. Najviše 10 sati od instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT-u II ili FFS-u, može biti izvedeno na FNPT-u I. Preostali dio letačke obuke za instrumentalno letjenje mora uključivati najmanje 15 sati na višemotornim avionima.

9. Imalac jednomotornog IR(A), koji isto posjeduje ovlaštenje za letjenje na višemotornoj klasi ili tipu, koji želi steći višemotorni IR(A) prvi put, mora da završi kurs u ATO-u koji obuhvata najmanje 5 sati obuke za instrumentalno letjenje na višemotornim avionima, od čega 3 sata mogu biti na FFS-u ili FNPT II-u.

10.1. Imaocu CPL(A) ili imaocu uvjerenja o završenoj obuci za modul osnovnog instrumentalnog letjenja, može se umanjiti ukupan broj sati obuke zahtijevan u stavu 7 ili 8 gore za 10 sati.

10.2. Imaocu IR(H) može se smanjiti ukupan broj sati obuke zahtijevan u stavu 7 ili 8 gore za 10 sati.

10.3. Ukupna obuka za instrumentalno letjenje u avionu mora biti usklađena sa stavom 7 ili 8, kako odgovara.

11. Do praktičnog ispita za IR(A), letačka obuka mora da sadrži:

(a) Modul osnovnog instrumentalnog letjenja: Procedure i manevre za osnovni instrumentalni let koje pokrivaju najmanje:

osnovni instrumentalni let bez spoljnih vizuelnih pomagala:

- horizontalni let
- penjanje
- snižavanje
- okreti u horizontalnom letu, penjanju, snižavanju
- instrumentalni šabloni;
- oštri zaokret;
- radio-navigacija;

- vađenje iz nepravilnih položaja;
- upotreba ograničenog broja instrumenata;
- prepoznavanje i vađenje iz početne faze i faze potpunog sloma uzgona;

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog letjenja

(i) predpoletne procedure za IFR letjenje, uključujući korišćenje priručnika za letjenje i odgovarajućih dokumenata kontrole letjenja potrebnih za pripremu IFR plana leta;

(ii) procedure i manevre za IFR operacije pod normalnim, vanrednim i uslovima leta u slučaju opasnosti za najmanje:

- prelaz iz vizuelnog na instrumentalni let tokom polijetanja,
- standardne instrumentalne odlaske i dolaske,
- IFR procedure na ruti,
- postupke za krug čekanja,
- instrumentalne prilaze do određenih minimuma,
- postupke prekinutog prilaza,
- slijetanja iz instrumentalnog prilaza, uključujući kruženje;

(iii) manevri u letu i određene karakteristike leta;

(iv) ukoliko je potrebno, upravljanje višemotornim avionom u navedenim vežbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora i gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vežbe treba da se izvode na sigurnoj visini osim ako se izvode na FFS-u ili FNPT-u II).

B. Modularni IR(H) letački kurs obuke

1. Cilj modularnog IR(H) letačkog kursa obuke, je obuka pilota do nivoa stručnosti za upravljanje helikopterom u IFR-u i u IMC uslovima.

2. Kandidat za modularni IR(H) kurs, mora biti imalac PPL(H) sa ovlašćenjem za noćno letjenje, ili CPL(H) ili ATPL(H). Prije započinjanja faze obuke na vazduhoplovu IR(H) kursa, kandidat mora biti imalac ovlašćenja za letjenje na tipu helikoptera koji će se koristiti za IR(H) praktični ispit, ili završiti odobrenu obuku za ovlašćenje za letjenje na tom tipu. Kandidat mora posjedovati uvjerenje o uspješno završenom MCC-u ukoliko će se praktični ispit sprovesti u uslovima sa više pilota.

3. Kandidat koji želi da pohađa modularni IR(H) kurs, mora da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom odobrenom kursu obuke.

4. Kurs teorijske obuke, mora da se završi tokom 18 mjeseci. Letačka obuka i praktični ispit mora da se završi unutar perioda važnosti uspješno položenih teorijskih ispita.

5. Kurs mora da sadrži:

- (a) obuku teorijskog znanja do IR nivoa znanja;
- (b) obuku za instrumentalno letjenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni modularni IR(H) kurs obuke, mora da sadrži najmanje 150 sati obuke.

LETAČKA OBUKA

7. Jednomotorni IR(H) kurs mora da sadrži najmanje 50 sati obuke instrumentalnog letjenja, od čega:

(a) do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji na FNPT-u I(H) ili (A). Navedenih 20 sati obuke na FNPT-u I(H) ili (A) može se zamijeniti sa 20 sati obuke za IR(H) na avionu, koji je odobren za ovaj kurs; ili

(b) do 35 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji na FTD-u 2/3, FNPT-u II/III ili FFS-u helikoptera.

Obuka za instrumentalno letjenje mora uključivati najmanje 10 sati na IFR sertifikovanim helikopteru.

8. Višemotorni IR(H) kurs, mora da sadrži najmanje 55 sati obuke instrumentalnog letjenja od čega;

(a) do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji na FNPT-u I (H) ili (A). Navedenih 20 sati obuke na FNPT-u I (H) ili (A) može se zamijeniti sa 20 sati obuke za IR(H) na avionu, koji je odobren za ovaj kurs; ili

(b) do 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji FTD-u 2/3, FNPT-u II/III ili FFS-u helikoptera.

Obuka za instrumentalno letjenje mora uključivati najmanje 10 sati na IFR sertifikovanom višemotornom helikopteru.

9.1. Imaocima ATPL(H) će se umanjiti obuka teorijskog znanja za 50 sati.

9.2. Imaocu IR(A) može se umanjiti broj sati obuke za 10 sati.

10. Do praktičnog ispita za IR(A), letačka obuka mora da sadrži:

(a) predpoletne procedure za IFR letove, uključujući korišćenje priručnika za letjenje i odgovarajućih dokumenata kontrole letjenja potrebnih za pripremu IFR plana leta;

(b) procedure i manevre za IFR operacije pod normalnim, vanrednim i uslovima leta u slučaju opasnosti za najmanje:

- prelaz iz vizuelnog na instrumentalni let tokom polijetanja,
- standardne instrumentalne odlaske i dolaske,
- rutne IFR procedure,
- postupke za krug čekanja,
- instrumentalne prilaze do određenih minimuma,
- postupke prekinutog prilaza,
- slijetanja iz instrumentalnog prilaza, uključujući kruženje;

(c) manevre u letu i određene karakteristike leta;

(d) ukoliko je potrebno, upravljanje višemotornim helikopterom u gore navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora i gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe treba da se izvode na FFS-u ili FNPT-u II ili FTD-u 2/3).

C. Modularni IR(As) letački kurs obuke

OPŠTE

1. Cilj modularnog IR(As) letačkog kursa obuke, je obuka pilota do nivoa stručnosti za upravljanje vazдушnim brodovima u IFR-u i u IMC uslovima. Kurs se sastoji od dva modula, koji se mogu pohađati svaki zasebno ili kombinovano:

(a) Modul osnovnog instrumentalnog letjenja

Ovaj modul, se sastoji od 10 sati obuke instrumentalnog letjenja, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji na BITD-u, FNPT I-u ili II, ili na FFS-u. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalnog letjenja, kandidatu se mora izdati uvjerenje o završetku obuke.

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog letjenja

Ovaj modul, se sastoji od preostalog dijela programa obuke za IR(As), 25 sati obuke instrumentalnog letjenja, i kurs teorijskog znanja za IR(As).

2. Kandidat za modularni IR(As) kurs obuke, mora biti imalac PPL(As) sa ovlaštenjem za noćno letjenje ili CPL(As). Kandidat za modul proceduralnog instrumentalnog letjenja, a koji nije imao CPL(As), mora biti imao uvjerenja o završenoj obuci za modul osnovnog instrumentalnog letjenja.

3. Kandidat koji želi da pohađa modul proceduralnog instrumentalnog letjenja modularnog IR(As) kursa obuke, mora da završi sve faze obuke u jednom neprekidnom odobrenom kursu obuke. Prije započinjanja obuke za modul proceduralnog instrumentalnog letjenja, ATO mora osigurati sposobnost kandidata u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ukoliko je potrebno, mora se pristupiti obuci za osvježanje znanja.

4. Kurs teorijske obuke se mora završiti unutar 18 mjeseci. Modul proceduralnog instrumentalnog letjenja i praktični ispit mora da se završi unutar perioda važnosti uspješno položenih teorijskih ispita.

5. Kurs mora da sadrži:

(a) obuku teorijskog znanja do IR nivoa znanja;

(b) obuku za instrumentalno letjenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni modularni IR(As) kurs obuke mora da sadrži najmanje 150 sati obuke za teorijsko znanje.

LETAČKA OBUKA

7. Modularni IR(As) kurs, mora da sadrži najmanje 35 sati obuke instrumentalnog letjenja, od čega do 15 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na zemlji na FNPT-u I, ili do 20 sati na FFS-u ili FNPT II-u. Najviše do 5 sati instrumentalnog naleta na uređaju na zemlji može se izvoditi na FNPT-u I.

8. Imalac CPL(As) ili imalac uvjerenja o završenom kursu za modul osnovnog instrumentalnog letjenja, može imati ukupan broj sati obuke zahtijevan u stavu 7 umanjeno za 10 sati. Ukupna letačka obuka za instrumentalno letjenje mora biti usklađena sa stavom 7.

9. Ukoliko je kandidat imalac IR u drugoj kategoriji vazduhoplova ukupan zahtijevani broj sati letačke obuke, može se umanjiti za 10 sati na vazдушnim brodovima.

10. Do praktičnog ispita za IR(As) , letačka obuka mora da sadrži:

(a) Modul osnovnog instrumentalnog letjenja:

Procedure i manevre za osnovni instrumentalni let koji pokrivaju najmanje:

osnovno instrumentalno letjenje bez spoljnih vizuelnih referenci:

- horizontalni let,
- penjanje,
- snižavanje,
- zaokrete u horizontalnom letu, penjanju, snižavanju;
- instrumentalni šabloni;
- radionavigacija;
- vađenje iz nepravilnih položaja;
- upotreba ograničenog broja instrumenata;

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog letjenja:

(i) predpoletne procedure za IFR letjenje, uključujući korišćenje priručnika za letjenje i odgovarajućih dokumenata kontrole letjenja potrebnih za pripremu IFR plana leta;

(ii) procedure i manevre za IFR operacije u normalnim, vanrednim i uslovima u opasnosti, koje pokrivaju najmanje :

- prelaz iz vizuelnog na instrumentalni let tokom polijetanja,
- standardne instrumentalne odlaske i dolaske,
- IFR postupke na ruti,
- postupke za krug čekanja,
- instrumentalne prilaze do određenih minimuma,
- procedure prekinutog prilaza,
- slijetanja iz instrumentalnog prilaza, uključujući kruženje;

(iii) manevre u letu i određene karakteristike leta;

(iv) upravljanje vazдушnim brodom u navedenim vežbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora i gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe se moraju izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode na FFS-u ili FNPT-u II).

Dodatak 7

IR praktični ispit

1. Podnosilac zahtjeva za IR, mora biti osposobljavan na istom tipu ili klasi aviona koji se koristi za ispit.

2. Podnosilac zahtjeva, mora uspešno položiti sve relevantne sekcije ispita. Ukoliko ne zadovolji bilo koju stavku u sekciji, smatra se da tu sekciju nije položio. Ukoliko podnosilac zahtjeva ne položi više od jedne sekcije, podnosilac zahtjeva mora ponovno pristupiti polaganju cijelog ispita. Podnosilac zahtjeva koji je pao samo jednu sekciju, mora polagati ponovno samo tu sekciju. Ukoliko kod ponovnog polaganja podnosilac zahtjeva ne položi bilo koju sekciju, uključujući i onu koju je položio na prethodnom

polaganju, podnosilac zahtjeva će morati ponovno polagati cio ispit. Sve relevantne sekcije praktičnog ispita se moraju položiti u periodu od 6 mjeseci. Neuspjeh da se postigne uspješan prolaz u svim odgovarajućim sekcijama provjere u dva pokušaja zahtijeva dodatnu obuku.

3. Dodatna obuka može se zahtijevati nakon bilo kojeg neuspješno položenog praktičnog ispita. Ne postoji ograničenje broja pokušaja polaganja praktičnog ispita.

SPROVOĐENJE ISPITA

4. Ispitom se simulira stvaran let. Rutu koja će se letjeti odabira ispitivač. Važan element je sposobnost podnosioca zahtjeva da planira i sprovede let koristeći dobijeni briefing materijal. Podnosilac zahtjeva mora obaviti pripremu leta i osigurati da su sva potrebna oprema i dokumentacija za izvršenje leta u avionu. Let mora trajati najmanje 1 sat.

5. Ukoliko podnosilac zahtjeva, izabere da se praktični ispit prekine zbog razloga koje ispitivač smatra neopravdanim, podnosilac zahtjeva mora ponoviti cijeli praktični ispit. Ukoliko je provjera prekinuta zbog razloga koje ispitivač smatra opravdanim, na daljem letu moraju se sprovesti samo one sekcije koje nisu završene.

6. Prema nahodanju ispitivača, bilo koji manevar ili procedura ispita se može jednom ponoviti. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ispita ukoliko ustanovi da je potrebno ponoviti cijeli ispit.

7. Od podnosioca zahtjeva, se mora zahtijevati da leti vazduhoplovom sa pozicije sa koje je moguće obaviti PIC dužnosti i da obavi provjeru kao da drugi član posade nije prisutan. Ispitivač ne smije učestvovati u upravljanju vazduhoplovom, osim kada je potrebna intervencija u svrhu sigurnosti ili da se izbjegne neprihvatljivo zadržavanje ostalog saobraćaja. Odgovornost za let se preuzima u skladu sa nacionalnim propisima.

8. Visinu odluke, minimalnu visinu snižavanja i tačku neuspjelog prilaza mora da odredi podnosilac zahtjeva i uz saglasnost ispitivača.

9. Podnosilac zahtjeva za IR, mora ukazati ispitivaču koje je provjere i dužnosti obavio, uključujući identifikaciju radionavigacijskih sredstava. Provjere moraju biti izvršene u skladu sa ček listom vazduhoplova na kojem se ispit održava. Tokom predpoletne pripreme za ispit, podnosilac zahtjeva je obavezan da odredi podešavanje snage i brzine. Performanse za polijetanje, prilaz i slijetanje moraju biti izračunate od strane podnosioca zahtjeva u skladu sa operativnim priručnikom ili priručnikom za letjenje na vazduhoplovu koji se koristi.

ODSTUPANJA TOKOM ISPITA U LETU

10. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati sposobnost da:

- upravlja vazduhoplovom unutar njegovih ograničenja;
- izvodi svih manevre sa mirnoćom i preciznošću;
- ispravno donosi odluke i vodi vazduhoplov;
- primjenjuje vazduhoplovno znanje; i
- održava kontrolu vazduhoplova u svakom trenutku na način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

11. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi aviona koji se koristi za ispit.

Visina

normalan let	± 100 stopa
početak neuspjelog prilaženja na rel.visini odluke(DH)	+50 stopa /-0 stopa
minimalna rel. visina snižavanja(MDH)/	
tačka neuspjelog prilaženja (MAP)/ aps. visina	+50 stopa /-0 stopa

Održavanje zadate linije puta

u letu po radio sredstvu	$\pm 5^\circ$
u preciznom prilaženju	pola otlona skale po azimutu i uglu poniranja

Kurs

sa svim motorima u radu	$\pm 5^\circ$
sa simuliranim otkazom motora	$\pm 10^\circ$

Brzina

sa svim motorima u radu	± 5 čvorova
sa simuliranim otkazom motora	+10 čvorova/-5 čvorova

SADRŽAJ ISPITA

Avioni

SEKCIJA 1 – PRIPREME ZA LET I ODLAZAK

Korišćenje ček liste, vođenje vazduhoplova, postupci protiv zaleđivanja i odleđivanje, itd. su primjenjivi u svim sekcijama

a	Korišćenje letačkog priručnika (ili sličnog) posebno za performanse, masu i centražu vazduhoplova
b	Korišćenje dokumenata kontrole letjenja, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan leta
d	Predpoletna inspekcija
e	Meteorološki minimum
f	Taksiranje
g	Predpoletni brifing. Polijetanje

h(°)	Prelaz na instrumentalni let
i (°)	Procedure instrumentalnog odlaska, podešavanje visinomera
j (°)	Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 2 – OPŠTE UPRAVLJANJE (°)

a	Upravljanje avionom koristeći isključivo instrumente, uključujući: horizontalni let pri različitim brzinama, trimovanje
b	Penjući i spuštajući standardni zaokreti
c	Vađenje iz nepravilnog položaja, uključujući i ustaljeni zaokret nagiba 45° i oštri spuštajući zaokret
d(*)	Vađenje iz početne faze prevučenog leta iz uslova horizontalnog leta, penjućih/spuštajućih zaokreta i konfiguracije za slijetanje – primjenjivo samo za avione
e	Let sa djelimično pokrivenim panelom instrumenata, ustaljeni standardni penjući ili spuštajući zaokreti sa izlaskom na zadati smjer, vađenje iz nepravilnog položaja – primjenjivo samo za avione

SEKCIJA 3 – IFR PROCEDURE NA RUTI(°)

a	Praćenje traga, izlazak na zadati trag npr. po NDB, VOR, RNAV
b	Upotreba radio sredstava
c	Horizontalan let, održavanje pravca, visine i brzine, podešavanje snage, tehnika trimovanja
d	Podešavanje visinomjera
e	Mjerenje vremena i korekcija predviđenog vremena dolaska (čekanje na ruti – ako je potrebno)
f	Praćenje odvijanja leta, bilježenje podataka, potrošnja goriva, upravljanje sistemima aviona
g	Postupci razleđivanja, simulirano ako je potrebno
h	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 4 – PROCEDURE PRECIZNOG PRILAZA(°)

a	Podešavanje i provjera navigacijskih uređaja, identifikacija navigacijskih sredstava
b	Dolazne procedure, provjera visinomjera
c	Dogovor posade za prilaz i slijetanje uključujući provjere u toku snižavanja,/prilaza/ i pred slijetanje

d(+)	Procedure čekanja (holding)
e	Postupanje u skladu sa postupcima datih u publikovanoj proceduri prilaza
f	Mjerenje vremena u toku prilaza
g	Kontrola visine, brzine i pravca (stabilan prilaz)
h(+)	Postupak produžavanja
i(+)	Postupak neuspjelog prilaza / slijetanje
j	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 5 – PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA(°)

a	Podešavanje i provjera navigacijskih uređaja, identifikacija navigacijskih sredstava
b	Dolazne procedure prilaženja, podešavanje visinomjera
c	Brifing za prilaz i slijetanje uključujući provjere u toku snižavanja/prilaza/slijetanja
d(+)	Procedure čekanja (holding)
e	Postupanje u skladu sa postupcima datih u publikovanoj proceduri prilaza
f	Mjerenje vremena u toku prilaza
g	Kontrola visine, brzine i pravca (ustaljeni prilaz)
h(+)	Postupak produžavanja
i(+)	Postupak neuspjelog prilaza/slijetanje
j	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 6 – SIMULIRANI NESIMETRIČNI LET (samo višemotorni avioni) (°)

a	Simulirani otkaz motora nakon polijetanja ili produžavanja
b	Prilaženje, produžavanja i procedura neuspješnog prilaza sa otkazom jednog motora
c	Prilaz i slijetanje sa otkazom jednog motora
d	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije

(*) Može biti obavljeno u FFS, FTD 2/3 ili FNPT II

(+) Može biti obavljeno ili u sekciji 4 ili sekciji 5

(°) Mora biti obavljeno samo koristeći instrumente

Helikopteri

SEKCIJA 1 – PREDPOLETNE OPERACIJE I ODLET

Korišćenje ček liste, vođenja vazduhoplova, postupci protiv zaleđivanja i odleđivanja, itd. su primjenjivi u svim sekcijama

a	Upotreba Letačkog priručnika (ili odgovarajućeg) naročito u toku proračuna performansi helikoptera, mase i centraže
b	Korišćenje dokumenata kontrole leta, meteorološka dokumentacija
c	Priprema ATS plana i navigacijskog plana za IFR let
d	Predpoletna inspekcija
e	Meteorološki minimumi
f	Voženje/voženje iz lebdjenja u saglasnosti sa ATS ili uputstvima instruktora
g	Predpoletni birifing, procedure i provjere
h	Prelazak na letjenje po instrumentima
i	Procedura instrumentalnog odlaska

SEKCIJA 2 – OPŠTE UPRAVLJANJE

a	Upravljanje helikopterom samo na osnovu pokazivanja instrumenata, uključujući:
b	Penjući i spuštajući standardni zaokreti sa stalnim nagibom
c	Vađenje iz nepravilnih položaja, uključujući i ustaljeni zaokret nagiba 30° i oštri spuštajući zaokret

SEKCIJA 3 – PROCEDURE NA IFR RUTI

a	Praćenje radio-sredstava izlazak na zadani kurs, npr. po NDB, VOR, RNAV
b	Upotreba radio sredstava
c	Horizontalan let, održavanje ZLP, visine i brzine, podešavanje snage
d	Podešavanje visinomera
e	Mjerenje vremena i ispravka predviđenog vremena dolaska
f	Praćenje leta, upisivanje podataka, potrošnja goriva, upravljanje sistemima

g	Postupci razleđivanja, simulirano ako je potrebno i izvodljivo
h	Komunikacija sa kontrolom leta, R/T postupci

SEKCIJA 4 – PRECIZNO PRILAŽENJE

a	Podešavanje i provjera navigacijskih uređaja, identifikacija navigacijskih sredstava
b	Procedure dolaska, provjera visinomera
c	Brifing za prilaz i slijetanje, uključujući provjere u toku snižavanja./prilaženja/ i pred slijetanje
d(*)	Procedure kruga čekanja (holding)
e	Postupanje u skladu sa publikovanim procedurama prilaženja
f	Mjerenje vremena u toku prilaženja
g	Kontrola visine, brzine i pravca, (stabilan prilaz)
h(*)	Postupak produžavanja
i(*)	Postupak neuspjelog prilaženja / slijetanje
j	Komunikacija sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 5 – NEPRECIZNI PRILAZ

a	Podešavanje i provjera navigacijskih uređaja, identifikacija navigacijskih sredstava
b	Procedure dolaska, provjera visinomera
c	Brifing za prilaženje i slijetanje, uključujući provjere u toku snižavanja/prilaženja/slijetanja
d(*)	Procedure kruga čekanja (holding)
e	Postupanje u skladu sa postupcima datim u publikovanim procedurama prilaženja
f	Mjerenje vremena u toku prilaženja
g	Kontrola visine, brzine i pravca, (stabilizovani prilaz)
h(*)	Postupak produžavanja
i(*)	Postupak neuspjelog prilaženja/slijetanje
j	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 6 – POSTUPCI U VANREDNIM SITUACIJAMA

Ova sekcija se može kombinovati sa sekcijama 1 do 5. Na ispitu se mora uzeti u obzir upravljanje helikopterom, uočavanje otkaza motora, trenutni postupci (vježbom dodira) postupci poslije uočavanja i provjere, i preciznost u sljedećim situacijama:

a	Simuliranje otkaza motora nakon polijetanja i na/u toku prilaženja** (na bezbjednoj visini, osim ako se ne izvodi na FFS ili FNPT II/III, FTD 2, 3)
b	Otkaz uređaja za održavanje stabilnosti/ hidrauličnog sistema (ako je primjenjivo)
c	Ograničen panel
d	Autorotacija i produžavanje na bezbjednoj visini uz upotrebu snage motora
e	Precizni prilaz sa ručnim upravljanjem, bez uređaja za upravljanje letom (flight director)(***) Precizni prilaz sa ručnim upravljanjem, sa uređajem za upravljanje letom (flight director) (***)

(*) Biće sprovedeno u sekcijama 4 ili 5

(**) Samo na višemotornim helikopterima

(***) Samo jedna stavka se provjerava

Vazdušni brodovi

SEKCIJA 1 – PRIPREME ZA LET I ODLAZAK

Korišćenje ček liste, vođenje vazduhoplova, postupci protiv zaleđivanja i odleđivanje, itd. primjenjivi su u svim sekcijama

a	Upotreba Letačkog (ili odgovarajućeg) priručnika, naročito u toku proračuna mase i težišta vazduhoplova
b	Upotreba dokumenata kontrole leta, meteorološke dokumentacije
c	Priprema ATS plana i navigacijskog plana za IFR let
d	Predpoletna inspekcija
e	Meteo minimumi
f	Voženje
g	Brifing pred polijetanje, procedura otpuštanja sa jarbola, manevar na zemlji
h	Prelazak na letjenje po instrumentima
i	Procedura instrumentalnog odlaska, podešavanje visinomjera

j	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije
SEKCIJA 2 – OPŠTE UPRAVLJANJE	
a	Upravljanje vazдушnim brodom samo na osnovu pokazivanja instrumenata
b	Penjući i spuštajući standardni zaokreti
c	Vađenje iz nepravilnog položaja
d	Let sa djelimično pokrivenim panelom instrumenata
SEKCIJA 3 – IFR PROCEDURE NA RUTI	
a	Praćenje traga, izlazak na zadati trag npr. po NDB, VOR, RNAV
b	Upotreba radio sredstava
c	Horizontalan let, održavanje pravca, visine i brzine, podešavanje snage, tehnika trimovanja
d	Podešavanje visinomjera
e	Mjerenje vremena i korekcija predviđenog vremena dolaska
f	Praćenje odvijanja leta, bilježenje podataka, potrošnja goriva, upravljanje sistemima aviona
h	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije
SEKCIJA 4 – PROCEDURE PRECIZNOG PRILAZA	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih uređaja, identifikacija navigacijskih sredstava
b	Dolazne procedure, provjera visinomjera
c	Brifing za prilaz i slijetanje uključujući provjere u toku snižavanja, /prilaza/ i pred slijetanje
d(*)	Procedure čekanja (holding)
e	Postupanje u skladu sa postupcima datih u publikovanoj proceduri prilaza
f	Mjerenje vremena u toku prilaza
g	Stabilan prilaz (kontrola visine, brzine i pravca)
h(*)	Postupak produžavanja
i(*)	Postupak neuspjelog prilaza / slijetanje
J	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 5 – PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA

a	Podešavanje i provjera navigacijskih uređaja, identifikacija navigacijskih sredstava
b	Dolazne procedure prilaženja, provjera visinomjera
c	Brifing za prilaz i slijetanje uključujući provjere u toku snižavanja/prilaza/slijetanja
d(*)	Procedure čekanja (holding)
e	Postupanje u skladu sa postupcima datim u publikovanoj proceduri prilaza
f	Mjerenje vremena u toku prilaza
g	Stabilan prilaz (kontrola visine, brzine i pravca)
h(*)	Postupak produžavanja
i(*)	Postupak neuspjelog prilaza/slijetanje
j	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije

SEKCIJA 6 – LET SA OTKAZOM JEDNOG MOTORA

Ova sekcija se može kombinovati sa sekcijama od 1 do 5. Na ispitu se mora uzeti u obzir upravljanje vazдушnim brodom, uočavanje otkaza motora, trenutni postupci, postupci poslije uočavanja i provjere, i preciznost u sljedećim situacijama:

a	Simulirani otkaz motora nakon polijetanja ili na zemlji
b	Prilaženje i produžavanje sa otkazom jednog motora
c	Prilaženje i slijetanje, procedura neuspjelog prilaza sa otkazom jednog motora
d	Saradnja sa kontrolom leta, procedure radio-telefonije

*Dodatak 8***Priznavanje IR dela provjere stručnosti za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu****A. Avioni**

Priznavaće se samo kada imalac dozvole produžava IR prava za jednomotorni ili višemotorni avion sa jednim pilotom, kako je shodno.

Kada se vrši provjera stručnosti koja uključuje IR, i imalac ima važeće:	Priznavanje je važeće za dio IR za provjeru stručnosti za:
--	--

Ovlašćenje za letjenje na tipu MP; Ovlašćenje za letjenje na tipu složenog aviona visokih performansi	SE klasa (*) i SE ovlašćenje za letjenje na tipu (*), i SP ME klasa, i ovlašćenje za letjenje na klasi složenih aviona SP ME ne-visokih performansi, samo se računa Dio 3b praktičnog ispita za složeni avion ne-visokih performansi sa jednim pilotom iz Dodatka 9(*)
SP ME ovlašćenje za letjenje na tipu složenog aviona ne-visokih performansi, rad kao jedan pilot	SP ME klasa (*), i SE ME ovlašćenje za letjenje na tipu složenog aviona ne-visokih performansi, i SE ME ovlašćenje za letjenje na tipu i klasi (*)
SP ME ovlašćenje za letjenje na tipu složenog aviona ne-visokih performansi, ograničeno na MP rad	SP ME klasa(*), i SE ME ovlašćenje za letjenje na tipu složenog aviona ne-visokih performansi (*), i SE ovlašćenje za letjenje na klasi i tipu*
SP ME ovlašćenje za letjenje na klasi, rad kao jedan pilot	SE ovlašćenje za letjenje na klasi i tipu, i SP ME klasa, i SE ME ovlašćenje za letjenje na tipu složenog aviona ne-visokih performansi
SP ME ovlašćenje za letjenje na klasi, ograničeno na MP	SE ovlašćenje za letjenje na klasi i tipu (*), i SP ME klasa (*) SE ME ovlašćenje za letjenje na tipu složenog aviona ne-visokih performansi (*)
SP SE ovlašćenje za letjenje na klasi	SE ovlašćenje za letjenje na tipu i klasi
SP SE ovlašćenje za letjenje na tipu	SE ovlašćenje za letjenje na tipu i klasi

(*) Ukoliko je tokom posljednjih 12 mjeseci podnosilac zahtjeva odletio barem tri IFR odlaska i prilaza na SP klasi ili tipu aviona u operacijama sa jednim pilotom, ili, za višemotorne složene avione koji nemaju visoke performanse, podnosilac zahtjeva mora položiti sekciju 6 praktičnog ispita za avion sa jednim pilotom koji nije složen i nema visoke performanse, letjeći isključivo koristeći instrumente u operacijama sa jednim pilotom.

B. Helikopteri

Priznavaće se samo kada imalac dozvole produžava IR prava za jednomotorne ili višemotorne helikoptere sa jednim pilotom, kako je shodno

Kada se vrši provjera stručnosti koja uključuje IR, i imalac ima važeće:	Priznavanje je važeće za dio IR za provjeru stručnosti za:
MPH ovlašćenje za letjenje na tipu	SE ovlašćenje za letjenje na tipu (*), i SP ME ovlašćenje za letjenje na tipu (*).
SP ME ovlašćenje za letjenje na tipu, rad sa jednim pilotom	SE ovlašćenje za letjenje na tipu, SP ME ovlašćenje za letjenje na tipu.
SP ME ovlašćenje za letjenje na tipu, ograničen na rad sa više pilota	SE ovlašćenje za letjenje na tipu, (*) SP ME ovlašćenje za letjenje na tipu (*)

(*)Ukoliko su tokom posljednjih 12 mjeseci obavljena najmanje 3 IFR odlaska i prilaza na SP tipu helikoptera u SP operacijama.

Dodatak 9

Obuka, praktični ispit i provjera stručnosti za MPL, ATPL, ovlašćenje za letjenje na tipu i klasi, i provjera stručnosti za IR

A. Opšte

1. Podnosilac zahtjeva za praktični ispit, mora biti obučavan na istoj klasi ili tipu vazduhoplova koji će se koristiti na ispitu.
2. Ukoliko se ne polože sve sekcije ispita u dva pokušaja, zahtjeva se dodatna obuka.
3. Ne postoji ograničenje broja pokušaja polaganja praktičnog ispita.

SADRŽAJ OBUKE, PRAKTIČNOG ISPITA/PROVJERE STRUČNOSTI

4. Ukoliko nije drugačije određeno u podacima operativne podobnosti ustanovljenim u skladu sa Dijelom-21, program letačke obuke mora biti u skladu sa ovim Dodatkom. Program može biti smanjen kada se priznaje predhodno iskustvo na sličnom tipu vazduhoplova, kako je određeno u podacima operativne podobnosti ustanovljenim u skladu sa Dijelom-21.

5. Osim u slučaju praktičnog ispita za izdavanje ATPL-a, kada je tako određeno u podacima operativne podobnosti ustanovljenim u skladu sa Dijelom-21 za određeni tip, mogu se priznati stavke praktičnog ispita specifični za druge tipove ili varijante za koje je pilot kvalifikovan.

SPROVOĐENJE ISPITA/PROVJERE

6. Ispitivač može izabrati za praktični ispit ili provjeru stručnosti između različitih scenarija određenih operacija razvijenih i odobrenih od strane nadležnog tijela. Simulatori letjenja ili drugi uređaji za obuku, kada su raspoloživi, moraju se koristiti, kako je definisano u Dijelu.

7. Tokom provjera stručnosti, ispitivač mora provjeriti da imalac ovlaštenja za letjenje na klasi ili tipu posjeduje adekvatan nivo teorijskog znanja.

8. Ukoliko podnosilac zahtjeva izabere da se praktični ispit prekine zbog razloga koje ispitivač smatra neopravdanim, podnosilac zahtjeva mora ponoviti cijeli praktični ispit. Ukoliko je provjera prekinuta zbog razloga koje ispitivač smatra opravdanim, na daljem letu moraju se sprovesti samo one sekcije koje nijesu završene.

9. Prema nahodjenju ispitivača, bilo koji manevar ili proceduru ispita podnosilac zahtjeva može jednom ponoviti. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ispita ukoliko ustanovi da letačka vještina podnosioca zahtjeva uslovljava ponavljanje cijelog ispita.

10. Od podnosioca zahtjeva, se mora zahtijevati da leti vazduhoplovom sa pozicije sa koje je moguće obaviti PIC ili dužnosti kopilota, kako je primjenjivo, i da obavi provjeru kao da drugi član posade nije prisutan ukoliko se sprovodi provjera/ispit za rad sa jednim pilotom. Odgovornost za let se preuzima u skladu sa nacionalnim propisima.

11. Tokom predpoletne pripreme za ispit podnosilac zahtjeva mora da odredi podešavanje snage i brzine. Podnosilac zahtjeva mora ukazati ispitivaču koje je provjere i dužnosti obavio, uključujući identifikaciju radio-navigacijskih sredstava. Provjere moraju biti izvršene u skladu sa čeklistom vazduhoplova na kojem se ispit održava i, ukoliko je primjenjivo, sa MCC konceptom. Performanse za polijetanje, prilaz i slijetanje moraju biti izračunate od strane podnosioca zahtjeva u skladu sa operativnim priručnikom ili priručnikom za letjenje vazduhoplova koji se koristi. Odluke o visini, minimalnoj visini snižavanja i tački neuspjelog prilaza mora da odredi podnosilac zahtjeva uz saglasnost ispitivača.

12. Ispitivač ne smije učestvovati u upravljanju vazduhoplovom osim kada je potrebna intervencija u svrhu sigurnosti ili da se izbjegne neprihvatljivo zadržavanje ostalog saobraćaja.

SPECIFIČNI ZAHTEJEVI ZA PRAKTIČNI ISPIT/ PROVJERE STRUČNOSTI ZA OVLAŠĆENJE ZA LETJENJE NA TIPU VAZDUHOPLOVA SA VIŠE PILOTA, ZA OVLAŠĆENJE ZA LETJENJE NA TIPU VAZDUHOPLOVA SA JEDNIM PILOMOM, KADA SE RADI U OPERACIJAMA SA VIŠE PILOTA, ZA MPL I ATPL

13. Praktični ispit za vazduhoplov sa više pilota ili za avion sa jednim pilotom kada se radi u operacijama sa više pilota se mora izvoditi u okruženju sa više pilota. Drugi podnosilac zahtjeva ili drugi kvalifikovani pilot za taj tip može imati funkciju drugog pilota. Ako se koristi vazduhoplov, drugi pilot mora biti ispitivač ili instruktor.

14. Podnosilac zahtjeva, mora raditi kao PF tokom izvođenja svih sekcija praktičnog ispita, osim tokom abnormalnih ili procedura u slučaju opasnosti, koje može izvoditi kao PF ili kao PNF prema MCC procedurama. Podnosilac zahtjeva za prvo izdavanje ovlaštenja za letjenje na tipu vazduhoplova sa više

pilota ili za ATPL mora takođe prikazati sposobnost da bude u ulozi kao PNF. Podnosilac zahtjeva može izabrati da li će praktični ispit provoditi na lijevom ili desnom sjedištu, ukoliko se svi djelovi ispita mogu sprovesti sa izabranog sedišta.

15. Ispitivač mora provjeriti sljedeće djelove za podnosioca zahtjeva za ATPL ili ovlaštenje za letjenje na tipu vazduhoplova sa više pilota ili za operacije sa više pilota u avionu sa jednim pilotom proširujući dužnosti podnosioca zahtjeva na PIC, bez obzira da li je podnosilac zahtjeva u ulozi PF ili PNF:

- a) Upravljanje koordinacijom osoblja;
- b) Održavanje opšteg nadzora operacija vazduhoplova koristeći adekvatan nadzor; i
- c) Postavljanje prioriteta i donošenje odluka u skladu sa aspektima sigurnosti i odgovarajućih pravila i regulativa koje odgovaraju operativnoj situaciji, uključujući slučajeve u opasnosti.

16. Ispit/provjera bi trebalo da bude pod IFR, ukoliko je uključeno ovlaštenje za IR, i koliko god je moguće treba se simulirati okruženje komercijalnog vazdušnog saobraćaja. Suštinski element koji se mora provjeriti je sposobnost planiranja i izvođenja leta koristeći uobičajeni materijal za briefing.

17. Kada je kurs za ovlaštenje za letjenje na tipu obuhvatao manje od dva sata letačke obuke na vazduhoplovu, praktični ispit se može obaviti u FFS i može se završiti prije letačke obuke na vazduhoplovu. U tom slučaju, uvjerenje o završenom kursu za ovlaštenje za letjenje na tipu uključujući letačku obuku na vazduhoplovu se mora proslijediti nadležnom tijelu prije nego što se novo ovlaštenje za letjenje na tipu upiše u dozvolu podnosioca zahtjeva.

B. Posebni zahtjevi za kategoriju aviona

STANDARDI PROLAZA

1. U slučaju aviona sa jednim pilotom, uz izuzetak složenih aviona visokih performansi, podnosilac zahtjeva mora uspješno položiti sve sekcije ispita ili provjere stručnosti. Ukoliko se ne položi neka stavka sekcije, smatra se da ta sekcija nije položena. Ukoliko se ne položi više od jedne sekcije, podnosilac zahtjeva mora polagati ponovno u cjelosti ispit ili provjeru. Podnosilac zahtjeva koji ne položi samo jednu sekciju mora polagati sekciju koju nije položio. Ukoliko prilikom ponovnog polaganja ispita ili provjere bilo koje sekcije, uključujući sekcije koje je podnosilac zahtjeva na predhodnom ispitu/provjeri položio, podnosilac zahtjeva će morati u cjelosti ponoviti ispit ili provjeru. Za višemotorne avione sa jednim pilotom mora se položiti sekcija 6 odgovarajućeg ispita ili provjere, koja se odnosi na asimetrični let.

2. U slučaju složenih aviona visokih performansi sa više i sa jednim pilotom, podnosilac zahtjeva mora položiti sve sekcije praktičnog ispita ili provjere stručnosti. Podnosilac zahtjeva koji ne položi više od pet stavki mora ponovno da polaže cio ispit ili provjeru. Svaki podnosilac zahtjeva koji ne položi pet ili manje stavki mora polagati ponovo stavke koje nije položio. Ukoliko prilikom ponovnog polaganja ispita ili provjere bilo koje sekcije, uključujući sekcije koje je podnosilac zahtjeva na predhodnom ispitu/provjeri položio, podnosilac zahtjeva će morati u cjelosti ponoviti ispit ili provjeru. Sekcija 6 nije dio praktičnog ispita za ATPL ili MPL. Ukoliko podnosilac zahtjeva ne položi ili ne pristupi polaganju sekcije 6, ovlaštenje za letjenje na tipu će se izdati bez prava za CAT II ili CAT III. Kako bi proširio prava na CAT II ili CAT III, podnosilac zahtjeva mora položiti sekciju 6 na odgovarajućem tipu vazduhoplova.

ODSTUPANJA TOKOM ISPITA U LETU

3. Podnosilac zahtjeva, mora prikazati sposobnost:

- (a) upravljanja vazduhoplovom unutar njegovih ograničenja;

- (b) izvođenja svih manevara sa mirnoćom i preciznošću;
- (c) ispravnog donošenja odluka i vođenja vazduhoplova;
- (d) primjenjivanja vazduhoplovnog znanja; i
- (e) održavanja kontrole vazduhoplova u svakom trenutku na način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje;
- (f) da razume i primjenjuje procedure koordinacije posade i onesposobljenosti člana posade, ukoliko je primjenjivo; i
- (g) da efikasno komunicira sa ostalim članovima posade, ukoliko je primjenjivo.

4. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja zbog turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi aviona koji se koristi za ispit:

Visina

Opšte	±100 stopa
Početak neuspjelog prilaženja na rel.visini odluke	+50 stopa/-0 stopa
Minimalna rel. visina snižavanja	+50 stopa/-0 stopa

Održavanje zadate linije puta

u letu po radio sredstvu	±5°
u preciznom prilaženju	pola otlona skale po azimutu i uglu poniranja

Kurs

Sa svim motorima u radu	±5°
Sa simuliranim otkazom motora	±10°

Brzina

Sa svim motorima u radu	±5 čvorova
Sa simuliranim otkazom motora	+10 čvorova/-5 čvorova

SADRŽAJ OBUKE/PRAKTIČNOG ISPITA/PROVJERE STRUČNOSTI

5. Avion sa jednim pilotom, osim kod složenih aviona visokih performansi:

(a) Značenje sljedećih simbola je:

P = obučen kao PIC ili kopilot i kao pilot koji leti (PF) i pilot koji ne leti (PNF) za izdavanje ovlaštenja za letjenje na tipu;

X = za ove vježbe se moraju koristiti simulatori ako su na raspolaganju, u suprotnom se mora koristiti avion, ako je podesan za manevre i procedure;

P# = obuka mora biti dopunjena nadzorom u avionu.

(b) Praktična obuka se sprovodi najmanje na nivou trenažne opreme označene sa (P), ili na opremi višeg nivoa označenoj strelicom (---->).

Sljedeće skraćenice se koriste da označe trenažnu opremu:

A = avion;

FSS = potpuni simulator leta;

FTD = uređaj za letačku obuku (uključujući FNPTII za ovlašćenje za letjenje na višemotornoj klasi);

(c) Na stavkama označenim zvjezdicom (*) sekcije 3B i, za višemotorne, sekcija 6, mora se letjeti samo koristeći instrumente ako je produženje/obnavljanje uključeno u praktični ispit ili provjeru stručnosti. Ako se na stavkama označenim zvjezdicom (*) ne leti samo koristeći instrumente tokom praktičnog ispita ili provjere stručnosti, i kada nema priznavanja prava za IR, ovlašćenje za klasu ili tip će biti ograničeno samo na VFR.

(d) Sekcija 3A mora biti završena za produženje ovlašćenja za letjenje na tipu ili višemotornoj klasi, samo VFR, kada zahtijevano iskustvo od 10 rutnih sektora nije odrađeno unutar zadnjih 12 mjeseci. Sekcija 3A nije potrebna ukoliko je završena sekcija 3B.

(e) Slovo „M“ u koloni praktičnog ispita/provjere stručnosti ukazuje na obaveznu vježbu ili izbor gde se pojavljuje više od jedne vježbe.

(f) FFS ili FNPT II, se moraju koristiti za praktičnu obuku za ovlašćenje za letjenje na tipu ili klasi višemotornih vazduhoplova, ukoliko su dio odobrenog kursa za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu. Za odobrenje kursa treba uzeti u obzir sljedeće uslove:

(a) kvalifikaciju FFS ili FNPT II propisanu u Dijelu-OR;

(b) kvalifikacije instruktora;

(c) obim obuke na FFS i FNPTII tokom kursa;

(d) kvalifikacije i predhodno iskustvo pilota na obuci na sličnim tipovima;

(g) Kada se praktični ispit ili provjera stručnosti sprovodi u operacijama sa više pilota, ovlašćenje za letjenje na tipu mora biti ograničeno na operacije sa više pilota.

AVION SA JEDNIM PILOTOM, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNA OBUKA				PRAKTIČNI ISPIT ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLAŠĆENJE ZA KLASU ILI TIP	
Manevri/Procedure				Inicijali instruktora nakon završene obuke	Provjeren na	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	FTD	FFS	A		FFS A	
SEKCIJA 1						
1 Odlazak						
1.1 Priprema za let uključujući:						

Dokumentaciju Masa i centraža Meteorološki izvještaj NOTAM						
1.2 Provjera prije startovanja						
1.2.1 Spoljna	P#		P			
1.2.2 Unutrašnja			P		M	
1.3 Pokretanje motora: Normalno Sa tehničkim neispravnostima	P----->	----->	----->		M	
1.4 Taksiranje		P----->	----->		M	
1.5 Predpoletne provjere: Provjera motora (ako je primjenjivo)	P----->	----->	----->		M	
1.6 Procedure polijetanja: Normalno sa podešavanjem zakrilaca prema Letačkom priručniku Bočni vjetar (ako postoje uslovi)		P----->	----->			
1.7 Penjanje: V_x/V_y Zaokreti u zadani smer Prevođenje u horizontalni let		P----->	----->		M	
1.8 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije						
SEKCIJA 2						
2 Rad u vazduhu						
2.1 Ravan i horizontalan let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama sa i bez zakrilaca (uključujući dolazak na V_{MCA} kada je prihvatljivo)		P----->	----->			
2.2 Oštri zaokreti (360° lijevo i desno 45° nagiba)		P----->	----->		M	
2.3 Prevlačenje i vađenje iz prevlačenja: (i) Čisto prevlačenje (ii) Prevlačenje u spuštajućem zaokretu sa prilaznom		P----->	----->		M	

konfiguracijom i snagom (iii) Prevlačenje sa konfiguracijom i snagom za slijetanje (iv) Prevlačenje, penjući zaokret sa zakrilcima za polijetanje i snagom za penjanje (samo jednomotorni)						
2.4 Upravljanje koristeći autopilota (može biti izvedeno u sekciji 3) ako je primjenjivo		P----->	----->		M	
2.5 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije						
SEKCIJA 3A						
3A Rutne VFR procedure (vidi B.5(c) i (d)) 3A.1 Plan leta, računska navigacija i očitavanje karte						
3A.2 Održavanje visine, smjera i brzine						
3A.3 Orijentacija, vremenska tačnost i ispravljanje ETA						
3A.4 Upotreba radio-navigacijskih sredstava (ako je primjenjivo)						
3A.5 Upravljanje letom (kontrola toka leta, redovne provjere uključujući gorivo, sisteme i zaleđivanje)						
3A.6 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije						
SEKCIJA 3B						
3B Instrumentalno letjenje 3B.1* IFR odlazak		P----->	----->		M	
3B.2* Maršrutni IFR		P----->	----->		M	
3B.3* Procedure kruga čekanja		P----->	----->		M	
3B.4* ILS do DH/A na 200' (60 m) ili do minimuma procedure (autopilot se može koristiti za presretanje prilazne putanje		P----->	----->		M	

vazduhoplova po visini)						
3B.5* Neprecizni prilaz do MDH/A i MAP		P----->	----->		M	
3B.6* Letačke vežbe uključujući simulirani otkaz kompasa i indikatora položaja Standardni zaokreti Vadenje iz neuobičajenih položaja	P----->	----->	----->		M	
3B.7* Otkaz lokalajzera ili glideslop-a	P----->	----->	----->			
Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije						
SEKCIJA 4						
4 Dolasci i slijetanja		P----->	----->		M	
4.1 Aerodromska dolazna procedura		P----->	----->		M	
4.2 Normalno slijetanje		P----->	----->		M	
4.3 Slijetanje bez zakrilaca		P----->	----->		M	
4.4 Slijetanje sa bočnim vetrom (ako su odgovarajući uslovi)		P----->	----->			
4.5 Prilaz i slijetanje sa oduzetom snagom do 2000' iznad slijetne staze (samo jednomotorni avioni)		P----->	----->			
4.6 Produžavanje sa minimalne visine		P----->	----->		M	
4.7 Noćno produžavanje i slijetanje (ako je primjenjivo)	P----->	----->	----->			
4.8 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije						
SEKCIJA 5						
5 Abnormalne procedure i procedure u opasnosti (Ova sekcija se može kombinovati sa sekcijama od 1 do 4)						
5.1 Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini		P----->	----->		M	
5.2 Simulirani otkaz motora nakon polijetanja			P		M	

(samo jednomotorni vazduhoplovi)						
5.3 Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni vazduhoplovi)			P		M	
5.4 Simulirane procedure u opasnosti: i. Vatra ili dim u letu ii. Primjerene neispravnosti sistema	P----->	----->	----->			
5.5 Gašenje i pokretanje motora (samo ME praktični ispit) (na sigurnoj visini ako se sprovodi na vazduhoplovu)	P----->	----->	----->			
5.6 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije						
SEKCIJA 6						
6 Simulirani asimetrični let 6.1* (Ova sekcija se može kombinovati sa sekcijama od 1 do 5) Simulirani otkaz motora tokom polijetanja (na sigurnosnoj visini, osim ako se izvodi na FFS ili FNPT II)	P----->	----->	----->X		M	
6.2* Asimetrični prilaz i prekinuti prilaz	P----->	----->	----->		M	
6.3* Asimetrični prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem	P----->	----->	----->		M	
6.4 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije						

6. Avioni sa više pilota i složeni avioni visokih performansi sa jednim pilotom:

(a) Sljedeći simboli znače:

P = obučen kao PIC ili kopilot i kao pilot koji leti (PF) i pilot koji ne leti (PNF) za izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu;

X = za ove vježbe se moraju koristiti simulatori ako su na raspolaganju, u suprotnom se mora koristiti vazduhoplov, ako je podesan za manevre i procedure;

P# = obuka mora biti dopunjena nadzorom u avionu.

(b) Praktična obuka se sprovodi najmanje na nivou trenažne opreme označene sa (P), ili na opremi višeg nivoa označenoj strelicom (---->).

Sljedeće skraćenice se koriste da označe trenažnu opremu:

A = avion

FSS = potpuni simulator leta

FTD = uređaj za letačku obuku

OTD = drugi uređaji za obuku

(c) Na stavkama označenim zvjezdicom (*), mora se letjeti samo koristeći instrumente. Ukoliko ovi uslovi nisu ispunjeni tokom praktičnog ispita ili provjere stručnosti, ovlašćenje za letjenje na tipu će biti ograničeno na samo VFR.

(d) Slovo „M“ u koloni praktičnog ispita/provjere stručnosti ukazuje na obaveznu vježbu.

(e) FFS se moraju koristiti za praktičnu obuku i ispite ukoliko su dio odobrenog kursa za ovlašćenje za letjenje na tipu. Za odobrenje kursa treba uzeti u obzir sljedeće uslove:

(i) kvalifikaciju FFS ili FNPT II;

(ii) kvalifikacije instruktora;

(iii) obim obuke na FFS i FNPTII tokom kursa;

(iv) kvalifikacije i predhodno iskustvo pilota na obuci na sličnim tipovima;

(f) Manevri i procedure, moraju uključivati i MCC za pilote aviona sa više pilota i za složene avione visokih performansi sa jednim pilotom u operacijama sa više pilota.

(g) Manevri i procedure, moraju se izvršavati u ulozi sa jednim pilotom za složene avione visokih performansi sa jednim pilotom u operacijama sa jednim pilotom.

(h) U slučaju složenih aviona visokih performansi sa jednim pilotom, kada se praktični ispit i provjera stručnosti obavlja u operacijama sa više pilota, ovlašćenje za letjenje na tipu će biti ograničeno na operacije sa više pilota. Ukoliko podnosilac zahtjeva traži prava sa jednim pilotom, manevri/procedure u 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 i barem jedan manevar/procedura iz sekcije 3.4, mora biti dodatno završen sa jednim pilotom.

(i) U slučaju kada je izdato ovlašćenje za letjenje na tipu sa ograničenjem u skladu sa FCL 720.A(e), podnosilac zahtjeva, mora ispuniti iste zahtjeve za ovlašćenje za letjenje na tipu kao i drugi podnosioci zahtjeva osim praktičnih vježbi koje se odnose na faze polijetanja i slijetanja.

AVIONI SA VIŠE PILOTA I SLOŽENI AVIONI VISOKIH PERFORMANSI SA JEDNIM PILOTOM	PRAKTIČNA OBUKA					ATPL/MPL/OVLAŠĆENJE ZA LETJENJE NA TIPU PRAKTIČNI ISPIT ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završene obuke	Provjeren na	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SEKCIJA 1							
1	Priprema leta	P			P		

1.1 Proračun performansi							
1.2 Spoljni vizuelni pregled aviona; lokacija svake stavke i svrha inspekcije	P#			P			
1.3. Provjera kokpita		P----->	----->	----->			
1.4 Upotreba ček liste prije startovanja motora, procedura startovanja, provjera radio i navigacijske opreme, provjera opreme, odabir i podešavanje navigacijske i komunikacijske frekvencije	P----->	----->	----->	----->		M	
1.5 Taksiranje u skladu sa instrukcijama kontrole leta ili instruktora letjenja			P----->	----->			
1.6 Predpoletna provjera		P----->	----->	----->		M	
SEKCIJA 2							
2 Polijetanje							
2.1 Normalno polijetanje sa različitim podešavanjem zakrilaca, uključujući ubrzano polijetanje			P----->	----->			
2.2* Instrumentalno polijetanje; prelazak na instrumentalno letenje prilikom rotacije ili neposredno nakon uzleta			P----->	----->			
2.3 Polijetanje sa bočnim vetrom			P----->	----->			
2.4 Polijetanje sa maksimalnom masom polijetanja (prava ili simulirano polijetanje sa maksimalnom masom polijetanja)			P----->	----->			
2.5 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora							
2.5.1* ubrzo nakon V_2 (u avionima koji nijesu sertifikovani kao transportna ili kao kategorija za prevoz putnika, otkaz motora se ne smije simulirati dok se ne dostigne minimalna visina od 500 stopa iznad kraja staze. U avionima koji imaju iste performanse kao transportna kategorija bez obzira na masu aviona pri polijetanju i visine po gustini, instruktor može simulirati otkaz motora ubrzo nakon V_2)			P----->	----->			

2.5.2* između V_1 i V_2			P	X		M Samo FFS	
2.6 Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini prije dostizanja V_1			P----->	----->X		M	
SEKCIJA 3							
3 Manevri u letu i procedure 3.1 Zaokreti sa i bez spojlera			P----->	----->			
3.2. Podrhtavanje prije i nakon kritičnog Machovog broja, i ostale specifične letačke karakteristike aviona (npr. Dutch roll)			P----->	-----> X Vazduh oplov se ne može koristiti za ovu vježbu			
3.3 Normalan rad sistema i kontrola inženjerskog panela	P----->	----->	----->	----->			
Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema:						M	Moraju biti odabrane najmanje tri vanredne stavke od 3.4.0 do uključujući 3.4.14
3.4.0 Motor (ukoliko je potrebna elisa)	P----->	----->	----->	----->			
3.4.1 Presurizacija i klimatizacija	P----->	----->	----->	----->			
3.4.2 Pitot / stat. sistema	P----->	----->	----->	----->			
3.4.3 Sistem goriva	P----->	----->	----->	----->			
3.4.4 Električni sistem	P----->	----->	----->	----->			
3.4.5 Hidraulični sistem	P----->	----->	----->	----->			
3.4.6 Upravljačke površine i sistem trimera	P----->	----->	----->	----->			
3.4.7 Sistem za zaštitu od zaleđivanja i razleđivanje, grijanje vjetrobrana	P----->	----->	----->	----->			
3.4.8 Autopilot	P----->	----->	----->	----->		M (samo sa jednim pilotom)	
3.4.9 Uređaj za indikaciju gubitka uzgona ili uređaj za izbjegavanje gubitka uzgona i uređaj za	P----->	----->	----->	----->			

povećanje stabilnosti							
3.4.10 Uređaj za upozorenje blizine zemlje, meteorološki radar, radiovisinomer, transponder		P----->	----->	----->			
3.4.11 Radio, navigacijska oprema, instrumenti, sistem upravljanja letom	P----->	----->	----->	----->			
3.4.12 Stajni trap i kočnica	P----->	----->	----->	----->			
3.4.13 Sistem predkrilaca i zakrilaca	P----->	----->	----->	----->			
3.4.14 Pomoćna pogonska grupa	P----->	----->	----->	----->			
Namjerno ostavljeno prazno							
3.6 Vanredne i procedure u slučaju opasnosti						M	Moraju biti odabrane najmanje tri stavke od 3.6.1 do 3.6.9
3.6.1 Vježbe u slučaju požara npr. motora, APU, kabine, dijela za teret, pilotske kabine, krila i električne mreže, uključujući evakuaciju		P----->	----->	----->			
3.6.2 Kontrola i uklanjanje dima		P----->	----->	----->			
3.6.3 Otkazi motora, gašenje i ponovno startovanje na sigurnoj visini		P----->	----->	----->			
3.6.4 Izbacivanje goriva (simulacija)		P----->	----->	----->			
3.6.5. Vjetar na polijetanju / slijetanju			P	X		Samo FFS	
3.6.6 Simulacija gubitka pritiska u kabini aviona/snižavanje u slučaju opasnosti			P----->	----->			
3.6.7 Onesposobljenost člana letačke posade		P----->	----->	----->			
3.6.8 Ostale procedure u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem Letačkom priručniku		P----->	----->	----->			
3.6.9 ACAS događaj	P----->	----->	----->	Ne može se koristiti		Samo FFS	

				vazdu hoplo v			
3.7 Oštri zaokret sa 45° nagiba, 180° do 360° lijevi i desni		P----->	----->	----->			
3.8 Rano prepoznavanje i mjere protiv privlačenja aviona (do aktiviranja sistema za upozorenje približavanja uglu gubitka uzgona) u konfiguraciji za polijetanje (zakrilca u poziciji polijetanja), u konfiguraciji krstarenja i za slijetanje (zakrilca u konfiguraciji za slijetanje, izvučeni stajni trap)			P----->	----->			
3.8.1 Izlazak iz potpunog privlačenja aviona ili poslije aktivacije sistema upozorenja za približavanjem kritičnom napadnom uglu u režimu penjanja, krstarenja i u konfiguraciji za slijetanje.			P	X			
3.9 Procedure instrumentalnog letjenja							
3.9.1* Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcije ATC		P----->	----->	----->		M	
3.9.2* Procedure kruga čekanja		P----->	----->	----->			
3.9.3* Precizni prilaz do visine odluke (DH) ne niže od 60 m (200 ft)							
3.9.3.1* Ručno letjenje, bez glavnog na letu		P----->	----->	----->		M (samo praktični ispit)	
3.9.3.2* sa glavnim na letu		P----->	----->	----->			
3.9.3.3* sa autopilotom		P----->	----->	----->			
3.9.3.4* ručno, simulacijom otkaza jednog motora; otkaz motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska spoljnog markera (OM) sve do slijetanja ili tokom cijelog prekinutog prilaza. U avionima koji nijesu odobreni kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kao kategorija za prevoz putnika aviona (SFAR 23), prilaz sa simuliranim			P----->	----->		M	

otkazom motora i procedurom prekinutog prilaza se mora započeti u vezi sa NDB ili VOR prilazom opisanim u 3.9.4. Procedura prekinutog prilaza mora se započeti prilikom dolaska na dozvoljenu visinu u odnosu na prepreku (OCH/A), ali ne kasnije od dolaska na minimalnu visinu snižavanja(MDH/A) od 500 stopa iznad nadmorske visine praga staze. U avionima koji imaju iste performanse kao transportna kategorija aviona vezane za masu na polijetanju i visinu po gustini, instruktor može simulirati otkaz motora u skladu sa 3.9.3.4							
3.9.4* Neprecizni prilaz do MDH/A			P*--->	----->		M	
3.9.5 Prilaz kruženjem pod sljedećim uslovima: (a)* prilaz do minimalne dopuštene visine za prilaz kruženjem na dotičnom aerodromu u skladu sa lokalnim instrumentalnim prilaznim sredstvima u simuliranim instrumentalnim uslovima leta; nakon kojeg slijedi: (b) prilaz kruženjem na drugu stazu najmanje 90 ⁰ od centralne linije završnog prilaza koji se koristi u tački (a), na minimalnoj dopuštenoj visini prilaza kruženjem <i>Napomena:</i> ako (a) i (b) nije moguće izvesti iz razloga ATC, može se izvesti simulirani niski vizuelni krug.			P--->	----->			
SEKCIJA 4							
4 Procedura prekinutog prilaza							
4.1 Produženje na drugi krug sa svim radećim* motorima poslije ILS prilaza a prilikom dostizanja visine odluke			P*--->	----->			
4.2 Ostale procedure prekinutog prilaza			P*--->	----->			
4.3* Produženje na drugi krug, ručno, sa simuliranim otkazom kritičnog motora poslije instrumentalnog prilaza do			P*--->	----->		M	

dostizanja DH, MDH ili MAPt							
4.4 Prekinuto slijetanje na 15 m (50 ft) iznad praga staze i produženje na drugi krug			P*--->	----->			
SEKCIJA 5							
5 Slijetanja							
5.1 Normalno slijetanje* takođe nakon ILS prilaza sa prelaskom na vizuelni prilaz prilikom dostizanja DH			P				
5.2 Slijetanje sa simulacijom zaglavljenja horizontalnog stabilizatora u bilo kojem položaju koji nije onaj na koji je podešen			P--->	Ne može se koristiti vazduh oplov za ovu vežbu			
5.3 Slijetanja sa bočnim vjetrom (vazduhoplov, ako je moguće)			P--->	----->			
5.4 Školski krug i slijetanje bez izvučenih ili djelimično izvučenih zakrilaca i predkrilaca			P--->	----->			
5.5 Slijetanje sa simulacijom otkaza kritičnog motora			P--->	----->		M	
5.6 Slijetanje sa simulacijom otkaza dva motora: - avioni sa tri motora: centralni i jedan spoljni motor koliko je to moguće u skladu sa podacima iz AFM, - avion sa četiri motora: dva motora na jednoj strani			P	X		M Samo FFS (samo praktični ispit)	

Opšta napomena:

Specijalni zahtjevi za proširenje ovlašćenja za letjenje na tipu za instrumentalne prilaze do visine odluke manje od 200 stopa (60 m), npr. CAT II/III operacije.

SEKCIJA 6							
Dodatna autorizacija za ovlašćenje za letjenje na tipu za instrumentalne prilaze na visinu manju od 60 m (200ft)(CATII/III).							
Sljedeći manevri i procedure su minimalni uslovi za obuku za odobrenje instrumentalnih prilaza na DH manju od 60 m (200 stopa).							
Tokom sljedećih instrumentalnih							

prilaza i procedura prekinutog prilaza koristiće se sva oprema aviona potrebna za izdavanje sertifikacije tipa za instrumentalni prilaz na DH manju od 60 m (200 ft)							
6.1 Prekinuto polijetanje na minimalno dopuštenom RVR			P*--->	--->X Vazduh oplov se ne može koristiti za ovu vežbu		M*	
6.2 ILS Prilazi: U simuliranim instrumentalnim uslovima leta do primjenjive DH, koristeći se sistemom za navođenje. Standardne procedure za koordinaciju rada posade (podjela rada, procedure prozivanja, međusobni nadzor, razmjena informacija i podrška) će se nadgledati			P--->	----->		M	
6.3 Produženje na drugi krug: Poslije prilaza kako je prikazano u 6.2 prilikom dostizanja DH. Obuka mora uključivati produženje na drugi krug zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR, vjetra, skretanja vazduhoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, i otkaza zemaljske/avionske opreme prije dostizanja DH i produženja na drugi krug sa simuliranim otkazom opreme dok je u vazduhu.			P--->	----->		M*	
6.4 Slijetanje(a) Sa vizuelnom referencom uspostavljenom na DH koja slijedi nakon instrumentalnog prilaza. Zavisno od specifičnog sistema navođenja, obaviće se automatsko slijetanje.			P--->	----->		M	

Napomena: CAT II/III operacije moraju biti izvedene u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnih operacija.

7. Ovlašćenja za letjenje na klasi – voda.

Sekcija 6 se mora izvesti za produženje ovlašćenja za letjenje na višemotornoj klasi za vodu, samo VFR, kada nije ispunjen zahtjev iskustva od 10 rutnih sektora u zadnjih 12 mjeseci.

OVLAŠĆENJE ZA LETJENJE NA KLASI	PRAKTIČNA OBUKA	
---------------------------------	-----------------	--

VODA		
Manevri/Procedure	Inicijali instruktora nakon završene obuke	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
SEKCIJA 1		
1 Odlazak		
1.1 Priprema za let uključuje: Dokumentacija Masa i centraža Meteorološku pripremu NOTAM		
1.2 Provjera prije pokretanja motora Spoljna/Unutrašnja		
1.3 Pokretanje motora i gašenje Normalne tehničke neispravnosti		
1.4 Taksiranje		
1.5 Step taksiranje		
1.5 Pristajanje: Plaža Mol Plovak		
1.7 Jedrenje sa ugašenim motorima		
1.8 Predpoletne provjere: Provjera motora (ako je primjenjivo)		
1.9 Procedure polijetanja Normalno sa postavljanjem krilaca prema Letačkom priručniku (ako uslovi dozvoljavaju)		
1.10 Penjanje Zaokreti u zadati smer Prevođenje u horizontalni let		
1.8 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije		
SEKCIJA 2		

2 Rad u vazduhu (VFR) 2.1 Pravolinijski i horizontalni let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama sa i bez zakrilaca (uključujući dolazak na V_{MCA} kada je prihvatljivo)		
2.2 Oštri zaokret (360° lijevo i desno 45° nagiba)		
2.3 Prevlačenje i vađenje: (i) Čisto prevlačenje (ii) Prevlačenje u spuštajućem zaokretu sa prilaznom konfiguracijom i snagom (iii) Prevlačenje sa konfiguracijom i snagom za slijetanje (iv) Prevlačenje, penjući zaokret sa zakrilcima za polijetanje i snagom za penjanje (samo jednomotorni avioni)		
2.5 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije		
SEKCIJA 3		
3 Rutne procedure VFR 3.1 Plan leta, računska navigacija i očitavanje karte		
3.2 Održavanje visine, smjera i brzine		
3.3 Orijentacija, vremenska tačnost i ispravljanje ETA-e		
3.4 Upotreba radio-navigacijskih sredstava (ako je primjenjivo)		
3.5 Upravljanje letom (kontrola toka leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sisteme i zaleđivanje)		
3.6 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije		
SEKCIJA 4		
4 Dolasci i slijetanja 4.1 Aerodromska dolazna procedura (samo amfibije)		

4.2 Normalno slijetanje		
4.3 Slijetanje bez zakrilaca		
4.4 Slijetanje sa bočnim vetrom (ako su odgovarajući uslovi)		
4.5 Prilaz i slijetanje sa oduzetom snagom do 2.000' iznad vode (samo jednomotorni avioni)		
4.6 Produžavanje sa minimalne visine		
4.7 Slijetanje na meku vodu Slijetanje na tvrdu vodu		
4.8 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije		

SEKCIJA 5

5 Abnormalne procedure i procedure u opasnosti		
(Ova sekcija se može kombinovati sa sekcijama od 1 do 4)		
5.1 Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini		
5.2 Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (samo jednomotorni avioni)		
5.3 Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni avioni)		
5.4 Simulirane procedure u opasnosti: (i) Vatra ili dim u letu (ii) Primjerene tehničke neispravnosti sistema		
5.5 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije		

SEKCIJA 6

6 Simulirani asimetrični let		
(Ova sekcija se može kombinovati sa		

sekcijama od 1 do 5)		
6.1 Simulirani otkaz motora tokom polijetanja (na sigurnoj visini, osim ako se izvodi na FFS ili FNPT II)		
6.2 Gašenje i ponovno paljenje motora (samo ME praktični ispit)		
6.3 Asimetrični prilaz i produžavanje		
6.4 Asimetrični prilaz i slijetanje sa potpunim zaustavljanjem		
6.5 Saradnja sa kontrolom letjenja, procedure radio-telefonije		

C. Posebni zahtjevi za kategoriju helikoptera

1. U slučaju praktičnog ispita ili provjere stručnosti za ovlašćenje za letjenje na tipu ili ATPL podnosilac zahtjeva, mora položiti sekcije od 1 do 4 i 6 (ako je primjenjivo) praktičnog ispita ili provjere stručnosti. Neuspjeh u više od pet stavki znači da podnosilac zahtjeva mora ponovno polagati cio ispit ili provjeru. Podnosilac zahtjeva koji padne pet ili manje stavki, mora ponovo polagati stavke koje je pao. Neuspjeh u bilo kojoj stavci tokom ponovnog polaganja ispita ili provjere, uključujući stavke koje je podnosilac zahtjeva na predhodnom ispitu/provjeri položio, podrazumijeva ponovno polaganje cijelog ispita ili provjere. Sve sekcije praktičnog ispita ili provjere stručnosti moraju se položiti u roku od 6 mjeseci.

2. U slučaju provjere stručnosti za IR podnosilac zahtjeva, mora položiti sekciju 5 provjere stručnosti. Neuspjeh u više od tri stavke sekcije podrazumijeva da podnosilac zahtjeva mora ponovno polagati cijelu sekciju 5. Podnosilac zahtjeva koji padne manje od tri stavke sekcije, mora ponovno polagati stavke koje je pao. Neuspjeh u bilo kojoj stavci u ponovljenoj provjeri, ili pad bilo koje stavke sekcije 5 koju je već položio podrazumijeva da podnosilac zahtjeva mora u cjelosti ponoviti provjeru.

ODSTUPANJA TOKOM ISPITA U LETU

3. Podnosilac zahtjeva mora prikazati sposobnost:

- (a) Upravlja helikopterom unutar njegovih ograničenja;
- (b) Izvođenja svih manevara sa mirnoćom i preciznošću;
- (c) Da ispravno donosi odluke i vodi vazduhoplov;
- (d) Da primjenjuje vazduhoplovno znanje;
- (e) Da održavanja kontrolu vazduhoplova u svakom trenutku na način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje
- (f) Da razume i primjenjuje procedure koordinacije posade i onesposobljenosti člana posade, ukoliko je primjenjivo; i
- (g) Da efikasno komunicira sa ostalim članovima posade, ukoliko je primjenjivo.

4. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja zbog turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi helikoptera koji se koristi za ispit:

(a) IFR ograničenja u letu

Visina:

Opšte	± 100 stopa
Početak prekinutog prilaza na visini odluke	$+50$ stopa/ -0 stopa
Minimalna visina snižavanja/visina	$+50$ stopa/ -0 stopa

Održavanje zadate linije puta

U letu po radio sredstvu	$\pm 5^\circ$
U preciznom prilaženju	pola otklona, azimut i ravnina poniranja

Kurs

Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Vanredne operacije/procedure u opasnosti	$\pm 10^\circ$

Brzina

Opšte	± 5 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	$+10$ čvorova/ -5 čvorova

(b) VFR ograničenja u letu

Visina:

opšte	± 100 stopa
-------	-----------------

Kurs:

Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Vanredne operacije/procedure u opasnosti	$\pm 10^\circ$

Brzina:

Opšta	± 5 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	$+10$ čvorova/ -5 čvorova

Uticaj blizine tla:

lebdjenje	±3 stope
slijetanje	±2 stope (0 stopa let unazad ili lateralno)

SADRŽAJ OBUKE/PRAKTIČNOG ISPITA/ PROVJERE STRUČNOSTI

OPŠTE

5. Značenje sljedećih simbola je:

P = Obučen kao PIC za izdavanje ovlaštenja za letjenje na tipu za SPH ili obučen kao PIC ili kopilot i kao PF i PNF za izdavanje ovlaštenja za letjenje na tipu za MPH.

6. Praktična obuka se mora izvoditi na nivou trenažne opreme prikazane kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazanoj strelicom (----->).

Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje trenažne opreme:

FSS = potpuni simulator leta;

FTD = uređaj za letačku obuku;

H = helikopter

7. Na stavkama označenim zvjezdicom (*), se mora letjeti u stvarnim ili simuliranim IMC uslovima, samo za podnosiocima zahtjeva koji žele produžiti ili obnoviti IR(H), ili proširiti prava ovlaštenja na drugi tip.

8. Instrumentalne letačke procedure (sekcija 5) moraju izvoditi samo podnosioci zahtjeva koji žele obnoviti ili produžiti IR(H), ili proširiti prava ovlaštenja na drugi tip. FFS ili FTD 2/3 se mogu koristiti u tu svrhu.

9. Slovo „M“ u koloni praktičnog ispita/provjere stručnosti ukazuje na obaveznu vježbu.

10. FSTD se mora koristiti za praktičnu obuku i ispitivanje ukoliko je FSTD dio kursa za ovlaštenje za letjenje na tipu. Za kurs treba uzeti u obzir sljedeće uslove:

- (i) Kvalifikacija FSTD, kako je naznačeno u Dijelu-OR;
- (ii) Kvalifikacije instruktora i ispitivača;
- (iii) Obim obuke na FSTD-u tokom kursa;
- (iv) Kvalifikacije i predhodno iskustvo pilota na obuci na sličnim tipovima; i
- (v) Obim letačkog iskustva pod nadzorom nakon izdavanja novog ovlaštenja za letjenje na tipu.

HELIKOPTERI SA VIŠE PILOTA

11. Podnosioci zahtjeva za praktični ispit za izdavanje ovlaštenja za letjenje na tipu helikoptera sa više pilota i ATPL(H), moraju polagati samo sekcije od 1 do 4, i ako je primjenjivo, sekciju 6.

12. Podnosioci zahtjeva za provjeru stručnosti za produženje ili obnovu ovlaštenja za letjenje na tipu helikoptera sa više pilota, moraju polagati samo sekcije od 1 do 4, i ako je primjenjivo, sekciju 6.

HELIKOPTERI SA JEDNIM /SA VIŠE PILOTA	PRAKTIČNA OBUKA				PRAKTIČNI ISPIT ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure				Inicijali instruktora nakon završene obuke	Provjerena	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	FTD	FFS	H		FFS H	
SEKCIJA 1 – PREDPOLETNE PRIPREME I PROVJERE						
1.1 Vizuelni spoljni pregled helikoptera; lokacija svake stavke i svrha inspekcije			P		M (ukoliko se sprovođi na helikopteru)	
1.2 Provjera kokpita		P	----->		M	
1.3 Procedure startovanja, provjera navigacijske opreme, selijekcija i podešavanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P	----->	----->		M	
1.4 Taksiranje / vazdušno taksiranje u skladu sa instrukcijama kontrole leta ili instruktora letjenja		P	----->		M	
1.5 Predpoletne procedure i provjere	P	----->	----->		M	
SEKCIJA 2 – Opšte upravljanje						
2.1 Polijetanja (različiti profili)		P	----->		M	
2.2 Polijetanja i slijetanja na teren sa nagibom ili sa bočnim vjetrom		P	----->			
2.3 Polijetanje sa maksimalnom masom polijetanja (prava ili simulirana maksimalna masa polijetanja)	P	----->	----->			
2.4 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora ubrzo prije TDP		P	----->		M	

ili DPATO						
2.4.1 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora ubrzo poslije TDP ili DPATO		P	----->		M	
2.5 Penjanje i snižavanje u zadatom pravcu leta	P	----->	----->		M	
2.5.1 Zaokreti sa 30° nagiba, 180° do 360° lijevi i desni prema instrumentima	P	----->	----->		M	
2.6 Snižavanje u autorotaciji		----->	----->		M	
2.6.1. Slijetanje u autorotaciji (samo SEH) ili vraćanje snage motora		P	----->		M	
2.7 Slijetanja (različiti profili)		P	----->		M	
2.7.1 Slijetanje sljedeći simulirani otkaz motora prije LDP ili DPBL		P	----->		M	
2.7.2 Slijetanje sljedeći simulirani otkaz motora poslije LDP ili DPBL		P	----->		M	
SEKCIJA 3 Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i procedura						
3. Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i procedura:					M	Najmanje 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
3.1. Motor	P	----->	----->			
3.2 Klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	----->	----->			
3.3 Pitostatički sistem	P	----->	----->			
3.4 Sistem goriva	P	----->	----->			
3.5 Električni sistem	P	----->	----->			
3.6 Hidraulički sistem	P	----->	----->			
3.7 Sistem komandi leta i trimovanja	P	----->	----->			
3.8 Sistem protiv i za odleđivanje	P	----->	----->			
3.9 Autopilot	P	----->	----->			

3.10 Uređaji za stabilnost leta	P	----->	----->			
3.11 Meteo radar, radiovisinomer, transponder	P	----->	----->			
3.12 Navigacijski sistem	P	----->	----->			
3.13 Sistemi stajnog trapa	P	----->	----->			
3.14 Pomoćni izvor napajanja	P	----->	----->			
3.15 Radio, navigacijska oprema, FMS	P	----->	----->			
SEKCIJA 4 Vanredne i procedure u opasnosti						
4. Vanredne i procedure u opasnosti						Najmanje 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
4.1 Vježbe u slučaju požara (uključujući evakuaciju, ukoliko je primjenjivo)	P	----->	----->			
4.2 Kontrola i uklanjanje dima	P	----->	----->			
4.3 Otkaz motora, gašenje i ponovno startovanje na sigurnoj visini	P	----->	----->			
4.4 Izbacivanje goriva (simulacija)	P	----->	----->			
4.5 Kontrola greške repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	----->	----->			
4.5.1 Otkaz repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	----->	Helikopter se ne može koristiti za ovu vježbu			
4.6 Onesposobljenost jednog od članova posade – MPH samo	P	----->	----->			
4.7 Neispravnost reduktora	P	----->	----->			
4.8 Ostali vanredni postupci kao što je navedeno u odgovarajućem Letačkom priručniku	P	----->	----->			
SEKCIJA 5 Procedure instrumentalnog letjenja (vrše se u IMC ili simuliranim IMC uslovima)						
5.1. Instrumentalno polijetanje - prelaz na instrumentalni let što je prije moguće nakon polijetanja	P*	----->*	----->*			

5.1.1 Simulirani otkaz motora tokom odlaska	P*	----->*	----->*		M*	
5.2 Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i uputstava ATC	P*	----->*	----->*		M*	
5.3 Procedure kruga čekanja	P*	----->*	----->*			
5.4 ILS prilaz do visine odluke CAT I	P*	----->*	----->*			
5.4.1 Ručno upravljanje, bez glavnog na letu	P*	----->*	----->*		M*	
5.4.2. Precizni prilaz ručno, sa ili bez glavnog na letu	P*	----->*	----->*		M*	
5.4.3. Automatski sa autopilotom	P*	----->*	----->*			
5.4.4 Ručno, sa simulacijom otkaza jednog motora. (Simulacija otkaza jednog motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska spoljašnjeg markera (OM) do slijetanja ili tokom cijelog prekinutog prilaza)	P*	----->*	----->*		M*	
5.5 Neprecizni prilaz do minimalne visine snižavanja MDA/H	P*	----->*	----->*		M*	
5.6. Produžavanje na drugi krug sa svim radećim motorima na DA/DH ili MDA/MDH	P*	----->*	----->*			
5.6.1. Ostale procedure prekinutog prilaza	P*	----->*	----->*			
5.6.2 Produžavanje na drugi krug sa simuliranim otkazom jednog motora na DA/DH ili MDA/MDH	P*				M*	
5.7 Autorotacija u IMC uslovima sa ponovnim postizanjem pune snage	P	----->*	----->*		M*	
5.8 Vađenje iz nepravilnih položaja	P	----->*	----->*		M*	
SEKCIJA 6 - Upotreba dodatne opreme						
6. Upotreba dodatne opreme	P	----->	----->			

D. Posebni zahtjevi za kategoriju vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom

1. U slučaju praktičnog ispita ili provjere stručnosti za ovlaštenje za letjenje vazduhoplovom sa uzgonom dobijenim snagom, podnosilac zahtjeva, mora da položi sekcije od 1 do 5 i 6 (ako je primjenjivo) praktičnog ispita ili provjere stručnosti. Neuspjeh u više od pet stavki znači da podnosilac zahtjeva, mora ponovno polagati cio ispit ili provjeru. Podnosilac zahtjeva koji ne položi pet ili manje stavki, mora ponovo polagati stavke koje je pao. Neuspjeh u bilo kojoj stavci tokom ponovnog polaganja ispita ili provjere, uključujući stavke koje je podnosilac zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, podrazumijeva ponovno polaganje cijelog ispita ili provjere. Sve sekcije praktičnog ispita ili provjere stručnosti moraju se položiti u roku od 6 mjeseci.

ODSTUPANJA TOKOM LETAČKOG ISPITA

2. Podnosilac zahtjeva mora prikazati sposobnost:

- (h) Upravljanja vazduhoplovom sa uzgonom dobijenim snagom unutar njegovih ograničenja;
- (i) Izvođenja svih manevare sa mirnoćom i preciznošću;
- (j) Ispravnog donošenja odluka i vođenja vazduhoplova;
- (k) Primjenjivanja vazduhoplovnog znanja;
- (l) Održavanja kontrole vazduhoplova u svakom trenutku na način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje
- (m) Razumijevanja i primjenjivanja procedure koordinacije posade i onesposobljenosti člana posade, ukoliko je primjenjivo; i
- (n) Efikasnog komuniciranja sa ostalim članovima posade, ukoliko je primjenjivo.

1. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja zbog turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom koji se koristi za ispit:

- (c) IFR ograničenja u letu

Visina:

Opšte	±100 stopa
Početak prekinutog prilaza na visini odluke	+50 stopa/-0 stopa
Minimalna visina snižavanja/visina	+50 stopa/-0 stopa

Održavanje zadate linije puta

U letu po radio sredstvu	±5°
U preciznom prilazu	polu otklona, azimut i ravnina poniranja

Kurs

Normalne operacije	±5°
--------------------	-----

Vanredne operacije/procedure u opasnosti	$\pm 10^\circ$
Brzina	
Opšte	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	$+10$ čvorova/ -5 čvorova
(d) VFR ograničenja u letu	
Visina:	
opšte	± 100 stopa
Kurs:	
Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Vanredne operacije/procedure u opasnosti	$\pm 10^\circ$
Brzina:	
Opšta	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	$+10$ čvorova/ -5 čvorova
Uticaj blizine tla:	
lebdjenje	± 3 stope
slijetanje	± 2 stope (0 stopa let unazad ili lateralno)

SADRŽAJ OBUKE/PRAKTIČNOG ISPITA/ PROVJERE STRUČNOSTI

4. Značenje sljedećih simbola je:

P = Obučen kao PIC ili kao kopilot i kao PF i PNF za izdavanje primjenjivog ovlašćenja za letjenje na tipu.

5. Praktična obuka se mora izvoditi na nivou trenažne opreme prikazane kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazanoj strelicom (----->).

6. Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje trenažne opreme:

FSS = potpuni simulator leta;

FTD = uređaj za letačku obuku;

OTD = Drugi uređaji za obuku;

VAZDUHOPLOV SA UZGONOM DOBIJENIM SNAGOM	PRAKTIČNA OBUKA					PRAKTIČNI ISPIT ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završene obuke	Provjeren na	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
SEKCIJA 1 – Predpoletne pripreme i provjere							
1.1 Vizuelni spoljni pregled vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom; lokacija svake stavke i svrha inspekcije				P			
1.2 Provjera kokpita	P	----->	----->	----->			
1.3 Procedura startovanja, provjera radio-navigacijske opreme, selekcija i podešavanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P	----->	----->	----->		M	
1.4 Taksiranje u skladu sa instrukcijama kontrole leta ili instruktora letjenja		P		----->			
1.5 Predpoletne procedure i provjere uključujući provjeru snage	P	----->	----->	----->		M	
SEKCIJA 2 – Opšte upravljanje							

2.1 Normalni VFR profili polijetanja Radnje na pisti (STOL i VTOL) Uključujući sa bočnim vetrom Izdignuti heliodromi Heliodromi na nivou zemlje		P	----->	----->		M	
2.2 Polijetanje sa maksimalnom masom polijetanja (prava ili simulirana maksimalna masa polijetanja)		P	----->				
2.3.1 Prekinuto polijetanje: Tokom rada na pisti Tokom rada na uzdignutom heliodromu Tokom rada na nivou zemlje		P	----->			M	
2.3.2 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora nakon prelaženja tačke odluke: Tokom rada na pisti Tokom rada na uzdignutom helidromu Tokom rada na nivou zemlje		P	----->			M	
2.4 Snižavanje sa autorotacijom u helikopterskom modu do nivoa zemlje (vazduhoplov se ne smije koristiti za ovu vježbu)	P	----->	----->			M Samo FFS	
2.4.1 Snižavanje u režimu vjetrenjače u avionskom modu (vazduhoplov se ne smije koristiti za ovu vježbu)		P	----->			M Samo FFS	
2.5 Normalni VFR profili slijetanja: Rad na pisti (STOL ili VTOL) Izdignuti heliodrom Na nivou zemlje		P	----->	----->		M	
2.5.1 Slijetanje sa simuliranjem otkaza motora nakon dostizanja tačke odluke: Tokom rada na pisti Tokom rada na uzdignutom helidromu Tokom rada na nivou zemlje							
2.6 Produžavanje na drugi krug		P	----->			M	

ili sljetanje nakon simuliranog otkaza motora prije tačke odluke							
SEKCIJA 3 Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i procedura							
3. Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i procedura (mogu se obaviti i u FSTD ako je kvalifikovan za vježbu):						M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
3.1. Motor	P	----->	----->				
3.2 Klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	----->	----->				
3.3 Pitostatički sistem	P	----->	----->				
3.4 Sistem goriva	P	----->	----->				
3.5 Električni sistem	P	----->	----->				
3.6 Hidraulički sistem	P	----->	----->				
3.7 Sistem komandi leta i trimovanja	P	----->	----->				
3.8 Sistem protiv zaleđivanja i za odleđivanje, grejanje pilotskog prozora (ako je opremljen)	P	----->	----->				
3.9 Autopilot, glavni na letu	P	----->	----->				
3.10 Uređaj za upozoravanje od prevlačenja ili uređaji za izbegavanje prevlačenja i uređaji za stabilnost leta	P	----->	----->				
3.11 Meteo radar, radiovisinomer, transponder, uređaj za upozoravanje blizine tla (ako je opremljen)	P	----->	----->				
3.12 Sistem stajnog trapa	P	----->	----->				
3.13 Pomoćni izvor napajanja	P	----->	----->				
3.14 Radio, navigacijska oprema, instrumenti i FMS	P	----->	----->				
3.15 Sistemi klapni	P	----->	----->				
SEKCIJA 4 – Vanredne i procedure u opasnosti							
4. Vanredne i procedure u opasnosti (mogu se završiti u FSTD ukoliko je kvalifikovan za vježbu)						M	Obavezno najmanje 3 stavke moraju biti odabrane

							iz ove sekcije
4.1. Vježbe u slučaju požara, APU, dio za teret, pilotske kabine i električni požar uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	----->	----->				
4.2 Kontrola i uklanjanje dima	P	----->	----->				
4.3 Otkaz motora, gašenje i ponovno startovanje (vazduhoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi) uključujući OEI prelazak sa helikopterskog u avionski režim i obratno	P	----->	----->			Samo FFS	
4.4 Izbacivanje goriva (simulacija)	P	----->	----->			Samo FFS	
4.5 Vjetar na polijetanju i slijetanju (vazduhoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)			P			Samo FFS	
4.6 Simulacija gubitka pritiska u kabini/prinudno slijetanje (vazduhoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)	P	----->	----->			Samo FFS	
4.7. ACAS događaj (vazduhoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)	P	----->	----->			Samo FFS	
4.8 Onesposobljenost jednog od članova posade	P	----->	----->				
4.9 Kvar reduktora	P	----->	----->			Samo FFS	
4.10 Vađenje iz punog prevlačenja (snaga uključena i isključena) ili nakon aktiviranja uređaja za upozoravanje od prevlačenja prilikom penjanja, krstarenja i prilazne konfiguracije (vazduhoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)	P	----->	----->			Samo FFS	
4.11 Ostali vanredni postupci kao što je navedeno u odgovarajućem Letačkom priručniku	P	----->	----->				
SEKCIJA 5 - Procedure instrumentalnog letjenja (vrše se u IMC ili simuliranim IMC uslovima)							
5.1. Instrumentalno polijetanje: prelaz na instrumentalni let što je prije moguće nakon polijetanja	P*	----->*	----->*				
5.1.1 Simulirani otkaz motora	P*	----->*	----->*			M*	

tokom odlaska prije tačke odluke							
5.2 Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcije ATC	P*	----->*	----->*			M*	
5.3 Procedure kruga čekanja	P*	----->*	----->*				
5.4 Precizni prilaz do visine odluke, ne manje od 60 m (200 stopa)	P*	----->*	----->*				
5.4.1 Ručno upravljanje, bez glavnog na letu	P*	----->*	----->*			M* (samo praktični ispit)	
5.4.2 Ručno upravljanje, sa glavnim na letu	P*	----->*	----->*				
5.4.3 Koristeći autopilot	P*	----->*	----->*				
5.4.4 Ručno, sa simulacijom otkaza jednog motora; (simulacija otkaza jednog motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska Spoljnog markera (OM) pa sve do slijetanja ili tokom cijelog prekinutog prilaza)	P*	----->*	----->*			M*	
5.5 Neprecizni prilaz do minimalne visine snižavanja MDA/H	P*	----->*	----->*			M*	
5.6. Produžavanje na drugi krug sa svim radećim motorima prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	P*	----->*	----->*				
5.6.1. Ostale procedure prekinutog prilaza	P*	----->*	----->*				
5.6.2 Produžavanje na drugi krug sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	P*					M*	
5.7 IMC autorotacija sa ponovnim postizanjem pune snage za slijetanje na pistu u helikopterskom režimu (vazduhoplov se ne smije koristiti za ovu vježbu)	P*	----->*	----->*			M* Samo FFS	
5.8 Izlazak iz nepravilnih položaja (ova vježba zavisi od kvaliteta FFS)	P*	----->*	----->*			M*	

SEKCIJA 6 – Dodatna autorizacija za ovlaštenje za letjenje na tipu za instrumentalne prilaze do tačke odluke ne manje od 60m (CAT II/III)

Dodatna autorizacija za ovlaštenje za letjenje na tipu za instrumentalne prilaze na visinu manju od 60 m (200 stopa) (CATII/III). Sljedeći manevri i procedure su minimalni uslovi za obuku za odobrenje instrumentalnog prilaza na DH manju od 60 m (200 stopa). Tokom sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura prekinutog prilaza koristit će se sva oprema vazduhoplova sa uzgonom dobijenim snagom potrebna za izdavanje uvjerenja za tip za instrumentalni prilaz na DH manju od 60 m (200 stopa)							
6.1 Prekinuto polijetanje na minimalno dopuštenom RVR		P	----->			M*	
6.2 ILS Prilazi U simuliranim instrumentalnim uslovima leta do primjenjive DH, koristeći se sistemom za navođenje. Standardne procedure za koordinaciju rada posade (SOPa) će se nadgledati		P	----->	----->		M*	
6.3 Produženje na drugi krug Nakon prilaza kako je dato u 6.2 prilikom dostizanja DH. Obuka mora uključivati i produženje na drugi krug zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR, vetra, skretanja vazduhoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaz zemaljske /vazduhoplovne opreme prije dostizanja DH i procedura produženja na drugi krug sa simuliranim otkazom opreme u vazduhoplovu.		P	----->	----->		M*	
6.4 Slijetanje(a) Sa vizuelnom referencom uspostavljenom na DH koja slijedi nakon instrumentalnog prilaza. Zavisno od specifičnog sistema navođenja, obavljaće se automatsko slijetanje.		P	----->			M*	
SEKCIJA 7 - Upotreba dodatne opreme							
7. Upotreba dodatne opreme		P	----->	----->			

E. Posebni zahtjevi za kategoriju vazdušnog broda

1. U slučaju praktičnog ispita ili provjere stručnosti za ovlašćenje za letjenje na tipu vazdušnog broda, podnosilac zahtjeva, mora da položi sekcije od 1 do 5 i 6 (ako je primjenjivo) praktičnog ispita ili provjere stručnosti. Neuspjeh u više od pet stavki znači da podnosilac zahtjeva, mora ponovno polagati cio ispit ili provjeru. Podnosilac zahtjeva koji ne položi pet ili manje stavki, mora ponovno polagati stavke koje je pao. Neuspjeh u bilo kojoj stavci tokom ponovnog polaganja ispita ili provjere, uključujući stavke koje je podnosilac zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, podrazumijeva ponovno polaganje cijelog ispita ili provjere. Sve sekcije praktičnog ispita ili provjere stručnosti moraju se položiti u roku od 6 mjeseci.

ODSTUPANJA TOKOM LETAČKOG ISPITA

2. Podnosilac zahtjeva mora prikazati sposobnost:

- (a) Upravljanja vazdušnim brodom unutar njegovih ograničenja;
- (b) Izvođenja svih manevara sa mirnoćom i preciznošću;
- (c) Ispravnog donošenja odluke i vođenja vazduhoplova;
- (d) Primjenjivanja vazduhoplovnog znanja;
- (e) Održavanja kontrole vazduhoplova u svakom trenutku na način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje
- (f) Razumijevanja i primjenjivanja procedure koordinacije posade i onesposobljenosti člana posade, ukoliko je primjenjivo; i
- (g) Efikasnog komuniciranja sa ostalim članovima posade, ukoliko je primjenjivo.

3. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja zbog turbulentne atmosfere, kvaliteta upravljanja i performansi vazdušnog broda koji se koristi za ispit:

- (a) IFR ograničenja u letu

Visina:

Opšte	±100 stopa
Početak prekinutog prilaza na visini odluke	+50 stopa/-0 stopa
Minimalna visina snižavanja/visina	+50 stopa/-0 stopa

Održavanje zadate linije puta

U letu po radio sredstvu	±5°
U preciznom prilazu	pola otklona, azimut i ravnina poniranja

Kurs

Normalne operacije	±5°
--------------------	-----

Vanredne operacije/procedure u opasnosti

$\pm 10^\circ$

(b) VFR ograničenja u letu

Visina:

opšte

± 100 stopa

Kurs:

Normalne operacije

$\pm 5^\circ$

Vanredne operacije/procedure u opasnosti

$\pm 10^\circ$

SADRŽAJ OBUKE/PRAKTIČNOG ISPITA/ PROVJERE STRUČNOSTI

4. Značenje sljedećih simbola je:

P = Obučen kao PIC ili kao kopilot i kao PF i PNF za izdavanje primjenjivog ovlašćenja za letjenje na tipu.

5. Praktična obuka se mora izvoditi na nivou trenažne opreme, prikazane kao (P), ili se može izvoditi na većem nivou opreme prikazanoj strelicom (----->).

6. Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje trenažne opreme:

FSS = potpuni simulator leta;

FTD = uređaj za letačku obuku;

OTD = Drugi uređaji za obuku;

As = Vazdušni brod

(a) Podnosioci zahtjeva za praktični ispit za vazdušni brod, moraju polagati sekcije od 1 do 5, i ako je primjenjivo, sekciju 6.

(b) Podnosioci zahtjeva za provjeru stručnosti za produženje ili obnovu ovlašćenja za letjenje na tipu vazdušnog broda, moraju polagati sekcije od 1 do 5, i ako je primjenjivo, sekciju 6 i/ili 7.

(c) Na stavkama označenim zvjezdicom (*), se mora letjeti samo prema instrumentima. Ukoliko ovaj uslov nije ispunjen tokom praktičnog ispita ili provjere stručnosti, ovlašćenje za letjenje na tipu će biti ograničeno na samo VFR.

7. Slovo „M“ u koloni praktičnog ispita ili provjere stručnosti ukazuje na obaveznu vježbu.

8. FSTD se mora koristiti za praktičnu obuku i ispitivanje ukoliko je dio kursa za ovlašćenje za letjenje na tipu. Za kurs treba uzeti u obzir sljedeće uslove:

(i) Kvalifikacija FSTD kako je naznačeno u Dijelu-OR;

(ii) Kvalifikacije instruktora;

KATEGORIJA VAZDUŠNI BROD	PRAKTIČNA OBUKA					PRAKTIČNI ISPIT ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završene obuke	Provjeren na	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SEKCIJA 1 – Predpoletne pripreme i provjere							
1.1 Predpoletni pregled				P			
1.2 Provjera kokpita	P	---->	---->	---->			
1.3 Procedura startovanja, provjera radio-navigacijske opreme, selekcija i podešavanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija		P	----->	---->		M	
1.4 Procedure odlaska sa jarbola i kretanje po tlu		P		---->		M	
1.5 Predpoletne procedure i provjere			P	---->		M	
SEKCIJA 2 – Opšte upravljanje							
2.1 Normalni VFR profili polijetanja			P	---->		M	
2.2 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora			P	---->		M	
2.3 Polijetanje sa težinom >0 (Teško polijetanje)			P	---->			
2.4 Polijetanje sa težinom <0 (Lagano slijetanje)			P	---->			
2.5 Normalne procedure penjanja			P	---->			
(a) 2.6 Penjanje do visine pritiska			P	---->			
(b) 2.7 Prepoznavanje visine pritiska			P	---->			
2.8 Let na ili blizu visine pritiska			P	---->		M	
2.9 Normalno snižavanje i prilaz			P	---->			

2.10 Normalni VFR profil slijetanja			P	----->		M	
2.11 Slijetanje sa težinom >0 (Teško slijetanje)			P	----->		M	
2.12 Slijetanje sa težinom <0 (Lagano slijetanje)			P	----->		M	
Namjerno ostavljeno prazno							

SEKCIJA 3 Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i procedura

3. Normalne i vanredne operacije sljedećih sistema i procedura (mogu se obaviti i u FFS ako je kvalifikovan za vežbu):						M	Obavezno najmanje 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
3.1. Motor	P	----->	----->	----->			
3.2 Presurizacija kupole	P	----->	----->	----->			
3.3 Pitostatički sistem	P	----->	----->	----->			
3.4 Sistem goriva	P	----->	----->	----->			
3.5 Električni sistem	P	----->	----->	----->			
3.6 Hidraulički sistem	P	----->	----->	----->			
3.7 Sistem komandi leta i trimovanja	P	----->	----->	----->			
3.8 Sistem vazdušnog jastuka	P	----->	----->	----->			
3.9 Autopilot/ glavni na letu	P	----->	----->	----->			
3.10 Uređaji za stabilnost leta	P	----->	----->	----->			
3.11 Meteo radar, radiovisinomer, transponder, uređaj za upozoravanje blizine tla (ako je opremljen)	P	----->	----->	----->			
3.12 Sistem stajnog trapa	P	----->	----->	----->			
3.13 Pomoćni izvor napajanja	P	----->	----->	----->			
3.14 Radio, navigacijska oprema, instrumenti i FMS	P	----->	----->	----->			
Namjerno ostavljeno prazno							

SEKCIJA 4 – Vanredne i procedure u opasnosti

4. Vanredne i procedure u						M	Obavezno
---------------------------	--	--	--	--	--	---	----------

opasnosti (mogu biti obavljene u FSTD ako je kvalifikovan za vježbe)							najmanje 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
4.1. Vježbe u slučaju požara, APU, dio za teret, pilotska kabina i električni požar uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	----->	----->	----->			
4.2 Kontrola i uklanjanje dima	P	----->	----->	----->			
4.3 Otkaz motora, gašenje i ponovno startovanje u određenim fazama leta, uključujući otkaz više motora	P	----->	----->	----->			
4.5 Kvar reduktora/menjačke kutije	P	----->	----->	----->		Samo FFS	
4.6 Ostali vanredni postupci kao što je navedeno u odgovarajućem Letačkom priručniku	P	----->	----->	----->			
SEKCIJA 5 - Procedure instrumentalnog letjenja (vrše se u IMC ili simuliranim IMC uslovima)							
5.1. Instrumentalno polijetanje: prelaz na instrumentalni let što je prije moguće nakon polijetanja	P*	----->*	----->*	----->*			
5.1.1 Simulirani otkaz motora tokom odlaska	P*	----->*	----->*	----->*		M*	
5.2 Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcije ATC	P*	----->*	----->*	----->*		M*	
5.3 Procedure kruga čekanja	P*	----->*	----->*	----->*			
5.4 Precizni prilaz do visine odluke, ne manje od 60 m (200 stopa)	P*	----->*	----->*	----->*			
5.4.1 Ručno upravljanje, bez uređaja za upravljanje letom (glavni na letu)	P*	----->*	----->*	----->*		M*(samo praktični ispit)	
5.4.2 Ručno upravljanje, sa glavnim na letu	P*	----->*	----->*	----->*			
5.4.3 Koristeći autopilot	P*	----->*	----->*	----->*			
5.4.4 Ručno, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza jednog motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska Spoljnog markera (OM) pa sve do slijetanja ili tokom cijelog prekinutog prilaza	P*	----->*	----->*	----->*		M*	

5.5 Neprecizni prilaz do minimalne visine snižavanja MDA/H	P*	----->*	----->*	----->*		M*	
5.6. Produžavanje na drugi krug sa svim radećim motorima prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	P*	----->*	----->*	----->*			
5.6.1. Ostale procedure prekinutog prilaza	P*	----->*	----->*	----->*			
5.6.2 Produženje na drugi krug sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	P*					M*	
5.7 Vađenje iz nepravilnih položaja (ova vježba zavisi od kvaliteta FFS)	P*	----->*	----->*	----->*		M*	

SEKCIJA 6 – Dodatna autorizacija za ovlašćenje za letjenje na tipu za instrumentalno prilaženje do tačke odluke ne manje od 60m (CAT II/III)

Dodatna autorizacija za ovlašćenje za letjenje na tipu za instrumentalne prilaze na visini manjoj od 60 m (200stopa) (CATII/III). Sljedeći manevri i procedure su minimalni uslovi za obuku za odobrenje instrumentalnog prilaza na DH manju od 60 m (200 stopa). Tokom sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura prekinutog slijetanja koristeće se sva oprema vazdušnog broda potrebna za izdavanje uvjerenja za tip za instrumentalni prilaz na DH manju od 60 m (200 stopa).							
6.1 Prekinuto polijetanje na minimalno dopuštenom RVR		P	----->			M*	
6.2 ILS Prilazi U simuliranim instrumentalnim uslovima leta do primjenjive DH, koristeći se sistemom za navođenje. Standardne procedure za koordinaciju posade (SOPa) će se nadzirati.		P	----->			M*	
6.3 Produženje na drugi krug Poslije prilaza kako je dato u 6.2 prilikom dostizanja DH. Obuka mora uključivati i proceduru		P	----->			M*	

prekinutog prilaza zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR, vjetra, skretanja vazduhoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaz zemaljske /vazduhoplovne opreme prije dostizanja DH i, produženja na drugi krug sa simuliranim otkazom opreme u vazduhoplovu.							
6.4 Slijetanje(a) Sa vizuelnom referencom uspostavljenom na DH nakon instrumentalnog prilaza. Zavisno od specifičnog sistema navođenja, obaviće se automatsko slijetanje.		P	----->			M*	
SEKCIJA 7 - Upotreba dodatne opreme							
7. Upotreba dodatne opreme		P	----->				

ANEKS II

USLOVI ZA ZAMJENU POSTOJEĆE NACIONALNE DOZVOLE I OVLAŠĆENJA ZA AVIONE I HELIKOPTERE

A. AVIONI

1. Dozvole pilota

Dozvola pilota izdata u državi članici u skladu sa nacionalnim zahtjevima, biće zamijenjena u Dio-FCL dozvolu, ukoliko podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće uslove:

- (a) za ATPL(A) i CPL(A), ispuni kao provjeru stručnosti, zahtjeve za produženje Dio-FCL za ovlaštenje za letenje na tipu/klasi i ovlaštenje za instrumentalno letenje, koja odgovaraju pravima dozvole koju posjeduje;
- (b) prikaže znanje odgovarajućih djelova Dio-OPS i Dio-FCL;
- (c) prikaže nivo znanja jezika u skladu sa FCL.055;
- (d) ispuni zahtjeve date u tablici ispod:

Nacionalna dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Dodatni zahtjevi	Zamjena Dio-FCL dozvole i uslovi (gde je primjenjivo)	Uklanjanje uslova	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 kao PIC na avionima sa više	nema	ATPL(A)	Nije primjenjivo	(a)

	pilota				
ATPL(A)	>1.500 na avionima s višečlanom letačkom posadom	nema	kao u (c)(4)	kao u (c)(5)	(b)
ATPL(A)	>500 na avionima sa više pilota	Prikazati znanje iz predmeta Planiranje leta i performanse prema zahtjevima u FCL.515	ATPL(A), sa ovlašćenjem za letjenje na tipu ograničeno na kopilota	Prikazati sposobnost letjenja u ulozi PIC-a prema zahtjevima u Dodatku 9 Dio-FCL	(c)
CPL/IR(A) i položeni ispit ICAO ATPL teorijski ispit u državi članici		(i) prikazati znanje iz Planiranja leta i performansi prema zahtjevu u FCL.310 i FCL.615(b) (ii) ispuniti zahtjeve FCL.750.A(c)	CPL/IR(A) sa upisanom teorijom ATPL	Nije primjenjivo	(d)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	>500 na avionima sa više pilota, ili u operacijama sa više pilota na avionima sa jednim pilotom prema CS-23 kategoriji za prevoz putnika ili ekvivalentno u skladu sa Dio-OPS za komercijalni vazdušni saobraćaj	(i) položen ispit iz ATPL teorije u Državi Članici u kojoj je dozvola izdata (*) (ii) ispuniti ostale zahtjeve iz FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) sa ATPL teorijom	Nije primjenjivo	(e)
CPL/IR(A)	>500 kao PIC na avionima sa jednim pilotom	Nema	CPL/IR(A), sa ovlašćenjem za letjenje na tipu/klasi ograničeno na avione sa jednim pilotom		(f)

CPL/IR(A)	<500 kao PIC na avionima sa jednim pilotom	Prikazati znanje iz Planiranje leta i performanse za nivo CPL/IR	kao(4)(f)	Sticanje ovlašćenje za letjenje na tipu sa više pilota prema Dio-FCL	(g)
CPL(A)	>500 kao PIC na avionima sa jednim pilotom	noćno ovlašćenje, ako je primjenjivo	CPL(A), sa ovlašćenjem za letjenje na tipu/klasi ograničeno na avione sa jednim pilotom		(h)
CPL(A)	<500 kao PIC na avionima sa jednim pilotom	(i) noćno ovlašćenje, ako je primjenjivo (ii) prikazati znanje iz Planiranja leta i performansi prema zahtjevu u FCL.310	kao(4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 u skladu sa IFR	noćno ovlašćenje, ukoliko nije obuhvaćeno ovlašćenjem za instrumentalno letjenje	PPL/IR(A) (IR ograničen samo na PPL)	Prikazati znanje iz predmeta Planiranja leta i performansi prema zahtjevu u FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥70 na avionu	Prikazati znanje korišćenja radio-navigacijskih sredstava	PPL(A)		(k)

(*) Imaoci CPL koji već posjeduju ovlašćenje za letjenje na tipu aviona sa više pilota, ne moraju polagati teorijski ispit za ATPL(A) sve dok lete na istom tipu aviona, ali im se neće priznati ATPL(A) teorija za Dio-FCL dozvolu. Ukoliko traže drugo ovlašćenje za letjenje na tipu aviona sa više pilota, moraju ispuniti uslove u koloni (3), red (e) (i) gore date tablice.

2. Uvjerenja instruktora

Uvjerenje instruktora izdato u državi članici u skladu sa nacionalnim zahtjevima, će se zamijeniti u Dio-FCL uvjerenje, ukoliko podnosilac zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

Nacionalno uvjerenje ili prava koja posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena Dio-FCL uvjerenja
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Prema zahtjevu Dio-FCL za odgovarajuće uvjerenje	N/A	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. SFI uvjerenje

Uvjerenje SFI izdato u državi članici u skladu sa nacionalnim zahtjevima, će se zamijeniti u Dio-FCL uvjerenje, pod uslovom da podnosilac zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

Nacionalno uvjerenje koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena Dio-FCL uvjerenja
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1.500 sati kao pilot MPA	(i) ima ili je imao CPL/MPL ili ATPL za avion izdatu u Državi Članici ; (ii) uspješno je završio obuku na simulatoru za određeni tip aviona uključujući MCC	SFI(A)
SFI(A)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao SFI	Uspješno završen dio obuke na simulatoru za predmetno ovlašćenje za letjenje na tipu aviona uključujući MCC	SFI(A)

Zamjena važi najviše 3 godine. Produženje će se obaviti na način da se ispune odgovarajući zahtjevi Dio-FCL.

4. STI uvjerenje

Uvjerenje STI izdato u državi članici u skladu sa nacionalnim zahtjevima, može se zamijeniti u Dio-FCL uvjerenje, ukoliko podnosilac zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

Nacionalno uvjerenje koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena uvjerenja
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	>500 sati na SPA	(i) posjeduje ili je posjedovao dozvolu pilota izdatu u Državi Članici; (ii) završio je provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 Dio-FCL na FSTD-u	STI(A)

		primjenjivom za obuku koju namjerava da sprovodi	
STI(A)	3 godine skorašnjeg iskustva kao STI	Završio je provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 Dio-FCL na FSTD-u primjenjivom za obuku koju namjerava da sprovodi	STI(A)

Produženje će se obaviti na način da se ispune odgovarajući zahtjevi Dio-FCL.

B. HELIKOPTERI

1. Dozvole pilota

Dozvola pilota izdata u državi članici u skladu sa nacionalnim zahtjevima, će biti zamijenjena u Dio-FCL dozvolu, ukoliko podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće uslove:

- ispuni kao provjeru stručnosti, zahtjeve za produženje Dio-FCL za ovlaštenje za letjenje na tipu i ovlaštenje za instrumentalno letjenje, koja odgovaraju pravima dozvole koju posjeduje;
- prikaže znanje odgovarajućih dijelova Dio-OPS i Dio-FCL;
- prikaže nivo znanja jezika u skladu sa FCL.055;
- ispuni zahtjeve date u tablici ispod:

Nacionalna dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Dodatni zahtjevi	Zamjena Dio-FCL dozvole i uslovi (gde je primjenjivo)	Uklanjanje uslova	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) Važeći IR(H)	>1.000 kao PIC na helikopterima sa više pilota	nema	ATPL(H) i IR	Nije primjenjivo	(a)
ATPL(H) Bez IR(H) prava	>1.000 kao PIC na helikopterima sa više pilota	nema	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) Važeći IR(H)	>1.000 na helikopterima sa više pilota	nema	ATPL(H), i IR sa ovlaštenjem za letjenje na tipu ograničeno na kopilota	prikazati sposobnost da djeluje u ulozi PIC-a prema zahtjevu iz Dodatka 9 Dio-FCL	(c)

ATPL(H) Bez IR(H) prava	>1.000 na helikopterima sa više pilota	nema	ATPL(H) i ovlašćenje za letjenje na tipu ograničeno na kopilota	prikazati sposobnost da deljuje u ulozi PIC-a prema zahtjevu iz Dodataka 9 Dio-FCL	(d)
ATPL(H) Važeći IR(H)	>500 na helikopterima sa više pilota	prikazati znanje iz planiranja leta i performansi prema zahtjevima FCL.515 i FCL.615(b)	kao (4)(c)	kao (5)(c)	(e)
ATPL(H) Bez IR(H) prava	>500 sati na helikopterima sa više pilota	kao (3)(e)	kao (4)(d)	kao (5)(d)	(f)
CPL/IR(H) i položen teorijski ispit ICAO ATPL(H) u dozvoli koju je izdala Država Članica		(i) prikazati znanje iz planiranja leta i performansi prema zahtjevima FCL.310 i FCL.615(b) (ii) ispuniti ostale zahtjeve iz FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) sa ATPL(H) teorijom, ukoliko je teorijski ispit za ICAO ATPL(H) ocijenjen kao da je bio na ATPL nivou Dio-FCL	Nije primjenjivo	(g)
CPL/IR(H)	>500 sati na helikopterima sa više pilota	(i) položen ispit za Dio-FCL ATPL(H) teoriju u Državi Članici koja je izdala dozvolu (*) (ii) ispuniti ostale zahtjeve FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) sa Dio-FCL ATPL(H) teorijom	Nije primjenjivo	(h)
CPL/IR(H)	>500 kao PIC na helikopterima sa jednim pilotom	nema	CPL/IR(H) sa ovlašćenjem za letjenje na tip ograničenim na helikoptere sa jednim pilotom	Izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu sa više pilota kako je zahtijevano u Dio-FCL	(i)

CPL/IR(H)	<500 kao PIC na helikopterima sa jednim pilotom	prikazati znanje planiranja leta i performansi prema zahtjevima iz FCL.310 i FCL.615(b)	kao (4)(i)		(j)
CPL(H)	>500 kao PIC na sa jednim pilotom na helikopterima	noćno letjenje	CPL(H) sa ovlašćenjem za letjenje na tipu ograničenom na helikoptere sa jednim pilotom		(k)
CPL(H)	<500 kao PIC na helikopterima sa jednim pilotom	noćno letjenje prikazati znanje planiranja leta i performansi prema zahtjevu iz FCL.310	kao (4)(k)		(l)
CPL(H) Bez noćnog ovlašćenja	>500 kao PIC na helikopterima sa jednim pilotom		Kao (4)(k) i ograničeno na VFR letjenje danju	Izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu	(m)
CPL Bez noćnog ovlašćenja	<500 kao PIC na helikopterima sa jednim pilotom	noćno letjenje prikazati znanje planiranja leta i performansi prema zahtjevima iz FCL.310	Kao (4)(k) i ograničeno na VFR letjenje danju	sa više pilota kao prema zahtjevu iz Dio-FCL	(m)
PPL/IR(H)	≥75 sati u skladu sa IFR	noćno ovlašćenje; ako prava za noćno letjenje nisu uključena u instrumentalno ovlašćenje	PPL/IR(H) (IR ograničen na PPL)	prikazati znanje iz planiranja leta i performansi prema zahtjevu iz FCL.615(b)	(o)
PPL(H)	≥75 sati na helikopteru	prikazati upotrebu radio-navigacijskih sredstava	PPL(H)		(p)

(*) Imaoci CPL koji već posjeduju ovlašćenje za letjenje na tipu aviona sa više pilota, ne moraju polagati teorijski ispit za ATPL(H), sve dok lete na istom tipu aviona, ali im se neće priznati ATPL(H) teorija za Dio-FCL dozvolu. Ukoliko traže drugo ovlašćenje za letjenje na tipu helikoptera sa više pilota, moraju ispuniti uslove u koloni (3), red (h) (i) gore date tablice.

2. **Uvjerenja instruktora**

Uvjerenje instruktora izdato u državi članici u skladu sa nacionalnim zahtjevima, će se zamijeniti u Dio-FCL uvjerenje, ukoliko podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

Nacionalno uvjerenje ili prava koja posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena Dio-FCL uvjerenja
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	kako je zahtijevano u Dio-FCL za odgovarajuće uvjerenje		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)(*)

Produženje će se obaviti na način da se ispune odgovarajući zahtjevi Dio-FCL.

3. **SFI uvjerenje**

Uvjerenje SFI izdato u državi članici u skladu sa nacionalnim zahtjevima, će se zamijeniti u Dio-FCL uvjerenje, pod uslovom da podnositelj zahtjeva ispuni sljedeće zahtjeve:

Nacionalno uvjerenje koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena Dio-FCL uvjerenja
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1.000 sati kao pilot MPH	(i) posjeduje ili je posjedovao CPL, MPL ili ATPL izdato u Državi Članici ; (ii) uspješno završi dio obuke na simulatoru na kursu za određeno ovlašćenje za letjenje na tipu uključujući MCC	SFI(H)
SFI(H)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao SFI	uspješno završena obuka na simulatoru odgovarajućeg kursa za ovlašćenje za letjenje na tipu uključujući MCC	SFI(H)

Produženje će se obaviti na način da se ispune odgovarajući zahtjevi Dio-FCL.

4. **STI uvjerenje**

Uvjerenje STI izdato u državi članici u skladu sa nacionalnim zahtjevima, može biti zamijenjeno u Dio-FCL uvjerenje, pod uslovom da podnositelj zahtjeva ispuni zahtjeve date u tablici:

Nacionalno uvjerenje koje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena uvjerenja
---------------------------	----------	------------------	-------------------

posjeduje			
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	>500 sati na SPH	(i) posjeduje ili je posjedovao dozvolu pilota izdatu u Državi Članici; (ii) završio je provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 Dio-FCL na FSTD-u primjenjivom za obuku koju namjerava da sprovodi	SFI(H)
STI(H)	3 godine skorašnjeg iskustva kao STI	Završio je provjeru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 Par-FCL na FSTD-u primjenjivom za obuku koju namjerava da sprovodi	STI(H)

Produženje će se obaviti na način da se ispune odgovarajući zahtjevi Dio-FCL.

ANNEX III

USLOVI ZA PRIHVATANJE DOZVOLA IZDATIH U TREĆIM ZEMALJAMA

A. VALIDACIJA DOZVOLA

Opšte

1. Dozvola pilota aviona izdata u skladu sa zahtjevima Aneksa 1 Čikaške Konvencije od strane treće zemlje, može se validovati u državi članici.

Piloti moraju podnijeti zahtjev nadležnom tijelu države članice gde prebivaju ili borave, ili, ukoliko ne borave na teritoriji države članice, gde operator za kojeg rade ili namjeravaju da rade ima glavno mjesto poslovanja.

2. Period validacije ne smije trajati više od jedne godine, pod uslovom da je osnovna dozvola važeća.

Nadležno tijelo, koje je izdalo validaciju, može ovaj period produžiti samo jednom, kada je pilot, tokom perioda trajanja validacije podnio zahtjev ili pohađa obuku, za izdavanje dozvole u skladu sa Dio-FCL. Ovo proširenje mora pokriti period potreban da bi se izdala dozvola u skladu sa Dio-FCL.

Imaoći dozvole prihvaćene od strane države članice, će koristiti svoje prava u skladu sa zahtjevima iz Dio-FCL

Pilotske dozvole za komercijalni vazdušni saobraćaj i ostale komercijalne aktivnosti

3. U slučaju pilotskih dozvola za komercijalni vazdušni saobraćaj i druge komercijalne aktivnosti, imaoći dozvole mora ispuniti sljedeće zahtjeve:

- (a) završiti, kroz praktični ispit, zahtjeve Dio-FCL-a za produženje važnosti ovlašćenja za letenje na tipu ili klasi, koji odgovaraju pravima dozvole koju posjeduje;
- (b) prikazati znanje odgovarajućih djelova Dio-OPS i Dio-FCL;
- (c) prikazati znanje engleskog jezika u skladu sa FCL 0.055;
- (d) da posjeduje ljekarsko uvjerenje klase 1, izdato u skladu sa Dio-Ljekarski;

(e) u slučaju aviona, ispuniti uslove za iskustvo date u sljedećoj tablici:

Dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Prava	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	>1.500 sati kao PIC na avionima sa više pilota	Komercijalni vazdušni saobraćaj na avionima sa više pilota kao PIC	(a)
ATPL(A) ili CPL(A)/IR*	>1.500 sati kao PIC ili kopilot na avionima sa više pilota, u skladu sa operativnim zahtjevima	Komercijalni vazdušni saobraćaj kao kopilot na avionima sa više pilota	(b)
CPL(A)/IR	>1.000 sati kao PIC u komercijalnom vazdušnom saobraćaju od vremena izdavanja IR ovlašćenja	Komercijalni vazdušni saobraćaj na avionima sa jednim pilotom kao PIC	(c)
CPL(A)/IR	>1.000 sati kao PIC ili kopilot na avionima sa jednim pilotom u skladu sa operativnim zahtjevima	Komercijalni vazdušni saobraćaj na avionima sa jednim pilotom kao kopilot u skladu sa Dio-OPS	(d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	>700 sati na avionima, ne uključujući TMG, uključujući 200 sati u djelatnosti za koje se traži validacija, i 50 sati u toj ulozi u zadnjih 12 mjeseci	Korišćenje prava u avionima u operacijama različitim od onih za komercijalni vazdušni saobraćaj	(e)
CPL(A)	>1.500 sati kao PIC u komercijalnom vazdušnom saobraćaju uključujući 500 sati u operacijama vazduhoplova na vodi	Komercijalni vazdušni saobraćaj u avionima sa jednim pilotom kao PIC	(f)

(*) Imaoci CPL(A)/IR na avionima sa više pilota moraju prikazati nivo znanja za ICAO ATPL(A) prije prihvatanja.

(f) U slučaju helikoptera, ispuniti uslove iskustva, kako je navedeno u sljedećoj tablici:

Dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Prava	
(1)	(2)	(3)	

ATPL(H) važeće IR	>1.000 sati kao PIC na helikopterima sa više pilota	Komercijalni vazdušni saobraćaj na helikopterima sa više pilota kao PIC u VFR i IFR operacijama	(a)
ATPL(H) bez IR ovlašćenja	>1.000 sati kao PIC na helikopterima sa više pilota	Komercijalni vazdušni saobraćaj na helikopterima sa više pilota kao PIC u VFR operacijama	(b)
ATPL(H)/važeće IR	>1.000 sati kao pilot helikoptera sa više pilota	Komercijalni vazdušni saobraćaj na helikopterima sa više pilota kao kopilot u VFR i IFR operacijama	(c)
ATPL(H) bez IR ovlašćenja	>1.000 sati kao pilot helikoptera sa više pilota	Komercijalni vazdušni saobraćaj na helikopterima sa više pilota kao kopilot u VFR operacijama	(d)
CPL(H) /IR*	>1.000 sati kao pilot helikoptera sa više pilota	Komercijalni vazdušni saobraćaj na helikopterima sa više pilota kao kopilot	(e)
CPL(H)/IR	>1.000 sati kao PIC u komercijalnom vazdušnom saobraćaju od trenutka dobijanja IR ovlašćenja	Komercijalni vazdušni saobraćaj na helikopterima sa jednim pilotom kao PIC	(f)
ATPL(H) sa ili bez IR prava, CPL (H)/IR, CPL(H)	>700 sati na helikopterima različitim od onih sertifikovanih pod CS-27/29 ili ekvivalentnim, uključujući 200 sati u aktivnostima za koje se traži validacija, i 50 sati u tom svojstvu u zadnjih 12 meseci	Korišćenje prava na helikopteru, osim komercijalnog vazdušnog saobraćaja.	(g)

(*) Imaoci CPL(H)/IR(H) na helikopterima sa više pilota moraju prikazati nivo znanja za ICAO ATPL(H) prije prihvatanja.

Pilotske dozvole za nekomercijalne djelatnosti sa ovlašćenjem za letjenje po instrumentima

4. U slučaju dozvole privatnog pilota sa ovlašćenjem za letjenje po instrumentima, ili CPL ili ATPL dozvole sa ovlašćenjem za letjenje po instrumentima gde podnosilac zahtjeva namjerava koristiti samo prava privatnog pilota, imalac dozvole mora ispuniti sljedeće zahtjeve:

(a) da završi praktični ispit za ovlašćenje za letjenje po instrumentima i ovlašćenje za letjenje na tipu ili klasi koje odgovara pravima dozvole koju posjeduje u skladu sa Dodatkom 7 i Dodatkom 9 Dio-FCL;

- (b) da prikaže da je stekao znanje iz predmeta Vazduhoplovni propisi, Vazduhoplovni meteo kodovi, Planiranje leta i performansi (IR) i Ljudske mogućnosti;
- (c) da prikaže znanje engleskog jezika u skladu sa FCL 0.055;
- (d) da posjeduje ljekarsko uvjerenje klase 2 izdate u skladu sa Annexom 1 Čikaške Konvencije;
- (e) da posjeduje iskustvo od najmanje 100 sati instrumentalnog naleta kao PIC na odgovarajućoj kategoriji vazduhoplova.

Pilotske dozvole za nekomercijale djelatnosti bez ovlašćenja za letjenje po instrumentima

5. U slučaju dozvole privatnog pilota, ili CPL ili ATPL dozvola bez ovlašćenja za letjenje po instrumentima gdje podnosilac zahtjeva namjerava koristiti samo prava privatnog pilota, imalac dozvole mora ispuniti sljedeće zahtjeve:

- (a) da prikaže znanje iz Vazduhoplovnih propisa i Ljudskih mogućnosti;
- (b) da položi PPL praktični ispit prema Dio-FCL;
- (c) da ispuni odgovarajuće zahtjeve Dio-FCL za izdavanje ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu koji odgovaraju pravima dozvole koju posjeduje;
- (d) da posjeduje ljekarsko uvjerenje klase 2 izdate u skladu sa Annexom 1 Čikaške Konvencije;
- (e) da prikaže nivo znanja jezika u skladu sa FCL.055;
- (f) da posjeduje iskustvo od najmanje 100 sati kao pilot odgovarajuće kategorije vazduhoplova.

Validacija pilotskih dozvola za posebne zadatke koje su vremenski ograničene

6. Pored odredbi iz gornjeg stava, u slučaju letova proizvođača vazduhoplova, Država Članica može prihvatiti dozvolu izdatu u skladu sa Aneksom 1 Čikaške Konvencije od strane treće zemlje na maksimalan rok važnosti od 12 mjeseci za posebne zadatke vremenski ograničene, kao što su trenazni letovi za inicijalno uvođenje u službu, demonstrativni ili probni i ispitivački letovi, pod uslovom da podnosilac zahtjeva ispunjava sljedeće zahtjeve:

- (a) posjeduje odgovarajuću dozvolu i ljekarsko uvjerenje i odgovarajuća ovlašćenja i kvalifikacije izdate u skladu sa Aneksom 1 Čikaške Konvencije;
- (b) da je zaposljen, direktno ili indirektno, kod proizvođača aviona.

U ovom slučaju, prava imaoća će biti ograničena na izvođenje letačke obuke i ispitivanja za inicijalno izdavanje ovlašćenja za letjenje na tipu, nadziranje inicijalnog linijskog letjenja pilota operatora, letove sa isporukom, inicijalno letjenje na liniji, letačke prikaze ili probne i ispitivačke letove.

B. ZAMJENA DOZVOLA

1. PPL/BPL/SPL, CPL ili ATPL dozvola izdata u skladu sa zahtjevima Aneksa 1 Čikaške Konvencije, izdata od strane trećih zemalja, može se zamijeniti u Dio-FCL PPL/BPL/SPL sa ovlašćenjem za letjenje na klasi ili tipu sa jednim pilotom od strane nadležnog tijela Države Članice.

Pilot mora podnijeti zahtjev nadležnom tijelu Države Članice gdje prebiva ili boravi.

2. Imalac dozvole, mora ispuniti sljedeće minimalne zahtjeve, za odgovarajuću kategoriju vazduhoplova:

- (a) da položi pismeni test iz Vazduhoplovnih propisa i Ljudskih mogućnosti;
- (b) da položi praktični ispit za PPL, BPL ili SPL, u skladu sa Dio-FCL;
- (c) da ispuni uslove za izdavanje odgovarajućeg ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu, u skladu sa pod-dijelom H;

- (d) da posjeduje ljekarsko uvjerenje klase 2, izdate u skladu sa Dio-Ljekarski;
- (e) da prikaže nivo znanja jezika u skladu sa FCL.055;
- (f) da posjeduje iskustvo od najmanje 100 sati kao pilot.

C. PRIHVATANJE OVLAŠĆENJA ZA LETJENJE NA KLASI ILI TIPU

1. Važeće ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu u dozvoli izdatoj u trećoj zemlji, može se upisati u Dio-FCL dozvolu pod uslovom da podnosilac zahtjeva:

- (a) ispuniti sve zahtjeve za iskustvo i sve preduslove za izdavanje primjenjivog ovlašćenja za letjenje na klasi ili tipu u skladu sa Dio-FCL;
- (b) položi odgovarajući praktični ispit za izdavanje predmetnog ovlašćenja za letjenje na tipu u skladu sa Dio-FCL;
- (c) da aktivno leti;
- (d) da nema manje od:
 - (i) za ovlašćenje za letjenje na klasi aviona, 100 sati naleta kao pilot na toj klasi;
 - (ii) za ovlašćenje za letjenje na tipu, 500 sati naleta kao pilot na tom tipu;
 - (iii) za jednomotorne helikoptere sa maksimalnom masom na polijetanju od 3.175 kg, 100 naleta na tom tipu;
 - (iv) za sve ostale helikoptere, 350 sati naleta kao pilot na toj klasi.

ANEKS IV

[DIO-LJEKARSKI]

PODDIO A

OPŠTI ZAHTJEVI

DIO 1

Opšte

MED.A.001 Nadležni organ

U smislu ovog Part-a, nadležni organ će biti:

(a) za vazduhoplovno-medicinske centre (AeMC):

(1) tijelo određeno od Države Članice gdje AeMC ima glavno mjesto poslovanja;

(2) kada je AeMC smješten u trećoj zemlji, Agencija za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore;

(b) za vazduhoplovno-medicinske ispitivače (AME):

(1) tijelo određeno od Države Članice gde AME ima glavno mjesto obavljanja prakse;

(2) ukoliko je glavno mjesto obavljanja prakse u trećoj zemlji, tijelo određeno od Države Članice kojoj AME podnosi zahtjev za izdavanje AME uvjerenja;

(c) za ljekare specijaliste opšte medicine (GMP), organ određen od Države Članice koju je GMP obavijestio o svojoj aktivnosti;

(d) za ljekare specijaliste medicine rada (OHMP) koji obavljaju procjenu zdravstvene sposobnosti kabinskog osoblja, organ određen od Države Članice koju je OHMP obavijestio o svojoj aktivnosti.

MED.A.005 Područje primjene

Ovaj Dio uspostavlja zahtjeve za:

(a) izdavanje, važnost, produženje i obnavljanje ljekarskog uvjerenja za korišćenje prava dozvole pilota ili pilota učenika;

(b) zdravstvenu sposobnost kabinskog osoblja;

(c) sertifikaciju AME-a; i

(d) kvalifikacije GMP-a i ljekara specijalista medicine rada (OHMP)

MED.A.010 Definicije

U smislu ovog Dijela, korišće se sljedeće definicije:

-,Akreditirani ljekarski zaključak“ znači zaključak jednog ili više medicinskih stručnjaka prihvatljivih nadležnom organu za dozvole, na osnovu objektivnih i nediskriminirajućih kriterijuma, za potrebe razmatranog slučaja, u konsultaciji sa letačkim operacijama ili drugim stručnjacima prema potrebi,

-,Procjena“ znači zaključak o zdravstvenoj sposobnosti osobe na osnovu zdravstvene istorije osobe i/ili vazduhoplovno-medicinskih pregleda ako se traži u ovome Dijelu kao i drugom ispitivanju ukoliko je potrebno, i/ili medicinskim pretragama kao što su, ali ne ograničavajući se na, EKG, mjerenje krvnog pritiska, nalaz krvi, rendgensko snimanje,

-,Siguran u boje“ znači sposobnost podnosioca zahtjeva da lako razlikuje boje korišćene u vazduhoplovnoj navigaciji i tačno indetifikovati vazduhoplovna svjetla u boji,

-,Specijalista za oko“ znači oftalmolog ili specijalista za vid kvalifikovan u optometriji i obučen da prepoznaje patološka stanja,

- „Pregled“ znači inspekcija, palpacija, perkusija, auskultacija ili drugi način istraživanja posebno za dijagnostiku bolesti,
- „Istraživanje“ znači procjenu sumnjivog patološkog stanja podnosioca zahteva putem pregleda i pretraga u svrhu potvrđivanja prisutnosti ili odsutnosti medicinskog stanja,
- „Nadležni organ za dozvole“ znači organ Države Članice nadležno za izdavanje dozvola, ili kojem osoba podnosi zahtjev za izdavanje dozvole, ili kada osoba još nije podnijela zahtjev za dozvolu, nadležni organ u skladu sa ovim Dijelom,
- „Ograničenje“ znači uslov stavljen u ljekarsko uverenje, dozvolu ili medicinski izvještaj za kabinsku posadu, koji mora biti ispunjen dok se koriste prava dozvole, ili potvrda kabinske posade,
- „Greška refrakcije“ znači odstupanje od emetropije mjereno u dioptrijama u meridijanu sa najvećom ametropijom, izmjereno standardnim metodama.

MED.A.015 Ljekarska povjerljivost

Sve osobe uključene u ljekarske preglede, procjenu i sertifikaciju, moraju osigurati poštovanje ljekarske povjerljivosti u svakom trenutku.

MED.A.020 Smanjenje zdravstvene sposobnosti

(a) Imaoci dozvola ne smiju koristiti prava svoje dozvole i pripadajuća ovlašćenja kada:

- (1) su svjesni smanjenja zdravstvene sposobnosti koje bi moglo imati uticaj da ih onemogući u sigurnom korišćenju tih prava;
- (2) uzimaju ili koriste lijek koji se izdaje na ljekarski recept ili lijek koji se izdaje bez ljekarskog recepta koji bi mogao imati uticaj na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole;
- (3) su podvrgnuti medicinskom, hirurškom ili drugom postupku koji bi mogao imati uticaj na sigurnost letjenja.

(b) Dodatno, imaoци dozvola moraju, bez pretjeranog odgađanja, zatražiti vazduhoplovno-medicinski savjet ako:

- (1) su bili na hirurškoj operaciji ili invazivnom postupku;
- (2) im prepisana redovna upotreba bilo kakvih lijekova;
- (3) su pretrpjeli bilo kakvu ličnu povredu koja uključuje onesposobljenost funkcionisanja kao član letačke posade;
- (4) bolovali su od bilo kakve bolesti koja uključuje onesposobljenost funkcioniranja kao člana letačke posade;
- (5) su trudni;
- (6) su primljeni u bolnicu ili kliniku;
- (7) prvi put tražili nošenje korektivnih sočiva.

(c) U ovim slučajevima:

- (1) imaoци klase 1 i klase 2 ljekarskih uvjerenja, moraju potražiti savjet u AeMC-u ili AME-a. AeMC ili AME mora procijeniti zdravstvenu sposobnost imaoца dozvole i odlučiti da li je sposoban za ponovno korišćenje svojih prava;
- (2) imaoци LAPL ljekarskog uvjerenja moraju zatražiti savjet AeMC-a ili AME-a, ili GMP-a koji je potpisao ljekarsko uvjerenje. AeMC, AME ili GMP mora procijeniti zdravstvenu sposobnost imaoца dozvole i odlučiti da li je sposoban za ponovno korišćenje svojih prava.

(d) Članovi kabinske posade, ne smiju obavljati dužnosti na vazduhoplovu i, gde je to primjenjivo, ne smiju koristiti prava svojih potvrda za kabinsku posadu, onda kada su svjesni smanjenja zdravstvene sposobnosti do te mjere da bi to stanje moglo imati uticaj da ih onemogući u sigurnom obavljanju njihovih dužnosti i odgovornosti.

(e) Dodatno, ukoliko su u medicinskim stanjima navedenim u (b)(1) do (b)(5), članovi kabinske posade moraju, bez pretjeranog odgađanja, potražiti savjet AME-a, AeMC-a ili OHMP-a ako je primjenjivo. AeMC, AME ili OHMP mora procijeniti zdravstvenu sposobnost članova kabinske posade i odlučiti da li su sposobni za ponovno korišćenje svojih sigurnih dužnosti.

MED.A.020 Obaveze AeMC-a, AME-a, GMP-a i OHMP-a

- (a) Kada obavljaju ljebarske preglede i/ili procjene AeMC, AME, GMP i OHMP moraju:
- (1) osigurati da se sa osobom može uspostaviti komunikacija bez jezičnih barijera;
 - (2) učiniti osobu svjesnom posljedica davanja nepotpune, netačne ili lažne izjave o njezinoj zdravstvenoj istoriji.
- (b) Nakon završetka vazduhoplovno-medicinskog pregleda i/ili procjene, AeMC, AME, GMP i OHMP mora:
- (1) saopštiti osobi da li je sposobna, nesposobna ili je uputiti u nadležni organ za dozvole, AeMC ili AME kako je primjenjivo;
 - (2) obavijestiti osobu o bilo kojem ograničenju koje bi moglo ograničiti letačku obuku ili prava dozvole, ili potvrde za kabinsku posadu kako je primjenjivo;
 - (3) ukoliko je osoba ocijenjena kao nesposobna, obavijestiti je o pravu na drugostepeni postupak; i
 - (4) u slučaju podnosioca zahtjeva za ljebarsko uvjerenje, dostaviti, bez odgađanja, nadležnom organu za dozvole, potpisani ili elektronski autentičan izvještaj, koji uključuje rezultat procjene i kopiju ljebarskog uvjerenja.
- (c) AeMC-ovi, AME-i, GMP-ovi i OHMP-ovi moraju čuvati zapise sa detaljima ljebarskih pregleda i procjena obavljenih u skladu sa ovim Delom, kao i njihove rezultate, u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom.
- (d) Kada se zahtijeva za ljebarsku sertifikaciju i/ili nadzorne funkcije, AeMC-ovi, AME-i, GMP-ovi i OHMP-ovi, moraju ljebarskom procjenitelju nadležnog organa na zahtjev dostaviti sve vazduhoplovno-medicinske zapise i izvještaje, kao i bilo koju drugu odgovarajuću informaciju.

DIO 2

Zahtjevi za ljebarsko uvjerenje

MED.A.030 Ljebarska uvjerenja

- (a) Pilot učenik ne smije samostalno letjeti osim ukoliko posjeduje ljebarsko uvjerenje, kako se traži za odgovarajuću dozvolu.
- (b) Podnosioci zahtjeva za ili imaoći dozvole pilota lakog vazduhoplova (LAPL) moraju imati najmanje LAPL ljebarsko uvjerenje.
- (c) Podnosilac zahtjeva za ili imaoći dozvole privatnog pilota (PPL), dozvole pilota jedrilice (SPL) ili dozvole pilota slobodnog balona (BPL) moraju imati najmanje ljebarsko uvjerenje klase 2.
- (d) Podnosioci zahtjeva za ili imaoći SPL ili BPL uključeni u komercijalni letove jedrilicom ili balonom moraju imati najmanje ljebarsko uvjerenje klase 2.
- (e) Ukoliko se na PPL ili LAPL dodaje ovlaštenje za noćno letjenje, imalac dozvole mora biti siguran u boje.
- (f) Podnosioci zahtjeva za ili imaoći dozvole profesionalnog pilota (CPL), dozvole pilota višečlane posade (MPL), ili dozvole saobraćajnog pilota moraju posjedovati ljebarsko uvjerenje klase 1.
- (g) Ukoliko se na PPL dodaje ovlaštenje za letjenje po instrumentima, imalac dozvole mora napraviti čistu tonalnu audiometriju u skladu sa periodičnosti i zahtjevima standarda za imaoce ljebarskog uvjerenja klase 1.
- (h) Imalac dozvole ne smije u bilo koje vrijeme imati više od jednog ljebarskog uvjerenja izdatog u skladu sa ovim Dijelom.

MED.A.035 Zahtjev za ljebarsko uvjerenje

- (a) Zahtjev za ljebarsko uvjerenje mora biti napravljen u obliku kako odredi nadležni organ.
- (b) Podnosioci zahtjeva za ljebarsko uvjerenje, moraju AeMC-u, AME-u ili GMP-u kako je primjenjivo, dati:
- (1) dokaz o identitetu;

- (2) potpisanu izjavu:
 - (i) o zdravstvenim činjenicama u vezi sa zdravstvenom historijom;
 - (ii) da li su prethodno bili na pregledu za ljekarsko uvjerenje i, ako da, kod koga i sa kojim rezultatom;
 - (iii) da li su ikada bili ocijenjeni kao nesposobni ili su imali suspendovano ili opozvano ljekarsko uvjerenje.
- (c) Kada podnose zahtjev za produženje ili obnavljanje ljekarskog uvjerenja, podnosioci zahtjeva moraju u AeMC, AME ili GMP pokazati ljekarsko uvjerenje prije odgovarajućeg pregleda.

MED.A.040 Izdavanje, produženje i obnavljanje ljekarskog uvjerenja

- (a) Ljekarsko uvjerenje će se izdati, produžiti ili obnoviti tek kad se završe traženi ljekarski pregledi i/ili procjene kada je donešena procjena zdravstvene sposobnosti.
- (b) Inicijalno izdavanje:
 - (1) Ljekarsko uvjerenje klase 1 mora se izdati u AeMC-u.
 - (2) Ljekarsko uvjerenje klase 2 mora se izdati u AeMC-u ili od strane AME-a.
 - (3) LAPL ljekarsko uvjerenje mora se izdati u AeMC-u ili od strane AME-a, ili od GMP-a, ukoliko je to dopušteno nacionalnim zakonom Države Članice koja je izdala dozvolu.
- (c) Produženje i obnova:
 - (1) Ljekarskog uvjerenja klase 1 i 2 mora se produžiti ili obnoviti u AeMC-u ili od strane AME.
 - (2) LAPL ljekarsko uvjerenje mora se izdati u AeMC-u ili od strane AME-a, ili od GMP-a, ukoliko je to dopušteno nacionalnim zakonom Države Članice koja je izdala dozvolu.
- (d) AeMC, AME ili GMP će izdati, produžiti ili obnoviti ljekarsko uvjerenje samo ako:
 - (1) im je podnosilac zahtjeva dao potpunu zdravstvenu historiju i, ako je zatraženo od AeMC-a, AME-a ili GMP-a, nalaze ljekarskih pregleda i pretraga obavljenih od strane ljekara podnosioca zahtjeva ili bilo kojeg drugog ljekara specijaliste; i
 - (2) su AeMC, AME ili GMP obavili vazduhoplovno-medicinsku procjenu zasnovanu na ljekarskim pregledima i pretragama kako je traženo za odgovarajuće ljekarsko uvjerenje da bi potvrdili da podnosilac zahtjeva ispunjava sve odgovaraje zahtjeve ovog Dijela.
- (e) AeMC, AME ili nadležni organ za dozvole, u slučaju upućivanja istom, pre nego izda, produži ili obnovi ljekarsko uvjerenje, može zatražiti od podnosioca zahtjeva da obavi dodatne ljekarske preglede i pretrage kada je klinički indicirano.
- (f) Nadležni organ za dozvole može izdati ili ponovno izdati ljekarsko uvjerenje, kako je primjenjivo, ukoliko:
 - (1) je slučaj upućen;
 - (2) je ustanovljeno da su neophodne ispravke podataka na uvjerenju.

MED.A.045 Važnost, produženje i obnova ljekarskih uvjerenja

- (a) *Važnost*
 - (1) Ljekarsko uvjerenje klase 1 je važeće 12 meseci.
 - (2) Period važnosti ljekarskog uvjerenja klase 1 će biti smanjeno na 6 meseci za imaoce dozvola koji:
 - (i) su uključeni u operacije sa jednim pilotom komercijalnog vazdušnog saobraćaja prevozeći putnike i koji su prešli 40 godina života;
 - (ii) su prešli 60 godina života.
 - (3) Ljekarsko uvjerenje klase 2 će biti važeće za period od:
 - (i) 60 meseci pre nego imalac dozvole napuni 40 godina života. Ljekarsko uvjerenje izdato prije navršenih 40 godine života prestaće biti važeće kada imalac dozvole napuni 42 godine života;
 - (ii) 24 meseca između 40 i 50 godina života. Ljekarska uvjerenje izdata prije navršenih 50 godina života prestaće biti važeća kada imalac dozvole napuni 51 godinu života;

- (iii) 12 meseci posle 50 godina života.
- (4) LAPL Ljekarsko uvjerenje će biti važeća za period od:
 - (i) 60 meseci pre nego imalac dozvole napuni 40 godina života. Ljekarska uvjerenja izdata pre navršanih 40 godine života prestat će biti važeća kada imalac dozvole napuni 42 godine života;
 - (ii) 24 meseca posle 40 godina života.
- (5) Period važnosti Ljekarskog uvjerenja, uključujući bilo koji povezani pregleda ili specijalnu pretragu, će biti:
 - (i) određena starošću podnosioca zahtjeva na dan kada je obavljen Ljekarski pregled; i
 - (ii) računajući od datuma Ljekarskog pregleda u slučaju inicijalnog izdavanja i obnove, i od datuma isteka predašnjeg Ljekarskog uverenja u slučaju produženja.
- (b) *Produženje*
Pregledi i/ili procjene za produženje važnosti Ljekarskog uvjerenja mogu biti obavljeni u roku 45 dana pre datuma isteka Ljekarskog uvjerenja.
- (c) *Obnova*
 - (1) Ukoliko imalac Ljekarskog uvjerenja nije ispunio pod (b), zahtevaće se pregled i/ili procjena kao za obnavljanje.
 - (2) U slučaju Ljekarskih uvjerenja klase 1 i 2:
 - (i) ukoliko je Ljekarsko uvjerenje isteklo više od 2 godine, AeMC ili AME mora samo obaviti pregled za obnovu nakon procjene vazduhoplovno-medicinskih zapisa podnosioca zahtjeva;
 - (ii) ukoliko je Ljekarsko uvjerenje isteklo više od 5 godina, moraju se ispuniti zahtjevi pregleda za inicijalno izdavanje i procjena će biti zasnovana na zahtjevima produženja.
 - (3) U slučaju LAPL Ljekarskih uvjerenja, AeMC, AME ili GMP mora procijeniti zdravstvenu istoriju podnosioca zahtjeva i obaviti vazduhoplovno-medicinski pregled i/ili procjenu u skladu sa MED.B.095.

MED.A.050 Upućivanje

- (a) Kada je podnosilac zahtjeva za Ljekarsko uvjerenje klase 1 ili 2 upućen u nadležni organ za dozvole u skladu sa MED.B.001, AeMC ili AME mora prenijeti odgovarajuću medicinsku dokumentaciju organu nadležnom za dozvole.
- (b) Kada je podnosilac zahtjeva za LAPL Ljekarsko uvjerenje upućen u AME ili AeMC u skladu sa MED.B.001, GMP mora prenijeti odgovarajuću medicinsku dokumentaciju organu nadležnom za dozvole.

PODDIO B ZAHTEVI LJEKARSKOG UVJERENJA ZA PILOTE

DIO 1

Opšte

MED.B.001 Ograničenja na Ljekarskim uvjerenjima

(a) Ograničenja na Ljekarskom uvjerenju klase 1 i 2

- (1) Ukoliko podnosilac zahtjeva u potpunosti ne ispunjava zahtjeve za Ljekarsko uvjerenje, odgovarajuće kategorije ali se smatra da to vjerovatno nije ugrožavanje sigurnosti leta, AeMC ili AME mora:
 - (i) u slučaju podnosioca zahtjeva za Ljekarsko uvjerenje klase 1, odluku o sposobnosti podnosioca zahtjeva prepustiti organu nadležnom za dozvole kako je naznačeno u ovome Poddijelu;
 - (ii) u slučaju gdje upućivanje organu nadležnom za dozvole nije naznačeno u ovome Poddijelu, oceniti da li je podnosilac zahtjeva sposoban da obavlja dužnosti sigurno ukoliko ispunjava jedno ili više ograničenja dodatih u Ljekarsko uvjerenje, i izdati Ljekarsko uvjerenje sa ograničenjem (ima) ukoliko je potrebno;

(iii) u slučaju podnosioca zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 2, ocijeniti da li je podnosilac zahtjeva sposoban obavljati dužnosti sigurno ukoliko ispunjava jedno ili više ograničenja dodanih u ljekarsko uvjerenje, i izdati ljekarsko uvjerenje sa ograničenjem-(ima) ukoliko je potrebno, u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole;

(iv) AeMC ili AME mogu produžiti ili obnoviti ljekarsko uvjerenje sa istim ograničenjem bez upućivanja podnosioca zahtjeva nadležnom organu za dozvole.

(b) Ograničenja na LAPL ljekarskom uvjerenju

(1) Ukoliko GMP, nakon određenog razmatranja zdravstvene istorije podnosioca zahtjeva zaključi da ne ispunjava zahtjeve zdravstvene sposobnosti, GMP mora uputiti podnosioca zahtjeva u AeMC ili kod AME-a, osim onih koji zahtijevaju ograničenje koje se odnosi samo na korišćenje korektivnih sočiva.

(2) Ukoliko je podnosilac zahtjeva za LAPL ljekarsko uvjerenje upućen, AeMC ili AME mora razmotriti MED.B.095, ocijeniti da li je podnosilac zahtjeva sposoban da obavlja dužnosti sigurno ukoliko ispunjava jedan ili više ograničenja dodanih u ljekarsko uvjerenje, i izdati ljekarsko uvjerenje sa ograničenjem (ima) ukoliko je potrebno. AeMC ili AME moraju uvijek razmotriti potrebu ograničenja pilota da prevozi putnike (*Operational Passenger Limitation, OPL*).

(3) GMP može produžiti ili obnoviti LAPL ljekarsko uvjerenje sa istim ograničenjem bez upućivanja podnosioca zahtjeva u AeMC ili AME.

(c) Kada se procjenjuje da li je neophodno ograničenje, posebno bi trebalo razmotriti sljedeće:

(1) da li akreditovani ljekarski zaključak nagovještava da je u posebnim okolnostima, nemogućnost podnosioca zahtjeva da ispunjavanja bilo koji zahtjev, da li numeričkom ili drugom, takva da korišćenje prava dozvole za koju aplicira vjerovatno neće ugrožavati sigurnost leta;

(2) sposobnost podnosioca zahtjeva, vještinu i iskustvo odgovarajuće operaciji koja će se izvoditi.

(d) Oznake operativnih ograničenja

(1) Operativno ograničenje sa više pilota (OML — samo klasa 1)

(i) Kada imalac CPL, ATPL ili MPL u potpunosti ne ispunjava zahtjeve za ljekarsko uvjerenje klase 1 i kada je upućen u nadležni organ za dozvole, mora se proceniti da li se ljekarsko uvjerenje može izdati sa OML „važeće samo kao ili sa kvalifikovanim kopilotom“. Ova procjena će biti sprovedena kod nadležnog organa za dozvole.

(ii) Imalac ljekarskog uvjerenja sa OML može upravljati vazduhoplovom samo u operacijama sa više pilota kada je drugi pilot potpuno kvalifikovan na odgovarajućem tipu vazduhoplova, nije OML ograničen i nije napunio 60 godina života.

(iii) OML za ljekarsko uvjerenje klase 1 može biti nametnuto i uklonjeno samo od strane nadležnog organa za dozvole.

(2) Operativno ograničenje sigurnosnog pilota (OSL — klasa 2 i prava LAPL)

(i) Imalac ljekarskog uvjerenja sa OSL ograničenjem može upravljati vazduhoplovom samo ukoliko je drugi pilot potpuno kvalifikovan za ulogu PIC na odgovarajućoj klasi ili tipu vazduhoplova, vazduhoplov mora biti opremljen duplim komandama i drugi pilot da zauzima mesto za kontrolama.

(ii) OSL za ljekarsko uvjerenje klase 2 može biti nametnuto i uklonjeno od strane AeMC-a ili AME-a u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

(3) Operativno ograničenje za putnike (OPL — klasa 2 i prava LAPL)

(i) Imalac ljekarskog uvjerenja sa OPL ograničenjem može upravljati vazduhoplovom bez putnika.

(ii) OPL za klasu 2 ljekarskih uvjerenja može biti nametnuto i uklonjeno od strane AeMC-a ili AME-a u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

(iii) OPL za LAPL ograničenje ljekarskog uvjerenja može biti nametnut od strane AeMC-a ili AME-a.

(e) Imaocu ljekarskog uvjerenja može biti nametnuto bilo koje drugo ograničenje ako je to potrebno kako bi se osigurala sigurnost leta.

(f) Bilo koje postavljeno ograničenje imaocu ljekarskog uvjerenja će biti i upisano.

DIO 2
Medicinski zahtjevi za ljekarskog uvjerenja klase 1 i 2

MED.B.005 Opšte

(a) Podnosilac zahtjeva za ljekarsko uvjerenje mora biti bez bilo koje:

- (1) abnormalije, urođenu ili stečenu;
 - (2) aktivne, latentne, akutne ili hronične onesposobljenosti;
 - (3) rana, povreda ili postoperativnih teškoća;
 - (4) bilo kakve posledice ili nuspojave ukoliko uzima bilo koji propisani lijek ili lijek koji se uzima bez recepta u terapijske, dijagnostičke ili preventivne svrhe;
- a koje bi uzrokovala određeni stepen funkcionalne onesposobljenosti, koja bi dovela do iznenadne onesposobljenosti za sigurno korišćenje prava dozvole.

(b) U slučajevima kada je odluka o zdravstvenoj sposobnosti podnosioca zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1 upućena nadležnom organu za dozvole, taj organ može delegirati tu odluku AeMC-u, osim u slučajevima gde je potreban OML.

(c) U slučajevima kada je odluka o zdravstvenoj sposobnosti podnosioca zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 2 upućena nadležnom organu za dozvole, taj organ može delegirati tu odluku AeMC-u ili AME, osim u slučajevima gde je potreban OSL ili OPL.

MED.B.010 Kardiovaskularni sistem

(a) *Pregled*

(1) Standardni 12-kanalni elektrokardiogram u mirovanju (EKG) i izvještaj moraju se napraviti na kliničku indikaciju, i:

- (i) za ljekarsko uvjerenje klase 1, na pregledu za prvo izdavanje ljekarskog uvjerenja, zatim svakih 5 godina do 30 godine života, zatim svake 2 godine do 40 godine života, jednom godišnje do 50 godina, i na svakom pregledu za produženje ili obnavljanje iza toga;
- (ii) za ljekarsko uverenje klase 2, na pregledu za prvo izdavanje ljekarskog uvjerenja nakon 40 godine života, zatim svake 2 godine iza 50 godine života.

(2) Proširena kardiovaskularna procjena je potrebna kada postoji klinička indikacija.

(3) Za ljekarsko uvjerenje klase 1, proširena kardiovaskularna procjena se mora obaviti na prvom pregledu za produženje ili obnavljanje nakon 65 godine života i zatim svake 4 godine.

(4) Za ljekarsko uvjerenje klase 1, laboratorijske pretrage lipida seruma/plazme, uključujući kolesterol, je potreban na pregledu za prvo izdavanje ljekarskog uvjerenja, i na prvom pregledu nakon što se napuni 40 godina života.

(b) *Kardiovaskularni sistem – opšte*

(1) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati nikakav poremećaj kardiovaskularnog sistema koji bi mogao uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(2) Podnosilac zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1 sa bilo kojim od sljedećih stanja moraju biti ocenjeni kao nesposobni:

- (i) aneurizma grudne ili trbušne aorte, prije ili posle operacije;
- (ii) značajna funkcionalna abnormalija bilo kojeg od srčanih zalistaka;
- (iii) transplantacija srca ili srca/pluća.

(3) Podnosilac zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1 sa utvrđenom istorijom bolesti ili dijagnozom bilo kojeg od sljedećih stanja moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole:

- (i) periferna arterijska bolest, prije ili poslije operacije;
- (ii) aneurizma trbušne aorte, prije ili poslije operacije;
- (iii) funkcionalno beznačajne abnormalnosti srčanih zalistaka;
- (iv) nakon operacije srčanih zalistaka;
- (v) abnormalija perikarda, miokarda ili endokarda;

- (vi) urođene abnormalije srca, prije ili poslije korektivne operacije;
 - (vii) ponavljajuće vazovagalne sinkope;
 - (viii) arterijska ili venska tromboza;
 - (ix) plućna embolija;
 - (x) kardiovaskularno stanje koje zahtijeva sistemsku antikoagulantnu terapiju.
- (4) Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 2 sa utvrđenom dijagnozom jednog od stanja navedenog u (2) do (3) gore, moraju biti procijenjeni od kardiologa prije nego se može razmatrati ocjena sposobnosti u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.
- (c) *Krvni pritisak*
- (1) Krvni pritisak mora se mjeriti na svakom pregledu.
 - (2) Podnosiocu zahtjeva krvni pritisak mora biti u normalnim granicama.
 - (3) Podnosilac zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1:
 - (i) sa simptomatskom hipotenzijom; ili
 - (ii) čiji krvni pritisak na pregledu konstantno prelazi 160 mmHg sistolički i/ili 95 mmHG dijastolički, sa ili bez terapije;
- moraju biti ocijenjeni nesposobnim.

(4) Početak uzimanja terapije za kontrolu krvnog pritiska zahtijeva periode privremene suspenzije ljekarskog uvjerenja kako bi se uspostavila odsutnost značajnih popratnih nuspojava.

(d) Koronarna arterijska bolest

(1) Podnosilac zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1 sa:

- (i) sumnjom na miokardijalnu ishemiju;
- (ii) asimptomatskom manjom bolesti koronarne arterije koja ne zahtijeva anti-anginalni tretman; moraju se uputiti u nadležni organ za dozvole i proći kardiološku provjeru da se isključi miokardijalna ishemija prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti.

(2) Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 2 sa bilo kojim stanjem spomenutim u (1), moraju proći kardiološku provjeru prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti.

(3) Podnosioci zahtjeva sa bilo kojim od sljedećih stanja, moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:

- (i) miokardijalna ishemija;
- (ii) simptomatska bolest koronarne arterije;
- (iii) simptomatska bolest koronarne arterije kontrolisana lijekovima.

(4) Podnosioci zahtjeva za inicijalno izdavanje ljekarskog uvjerenja klase 1 sa istorijom bolesti ili dijagnozom bilo kojeg od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:

- (i) miokardijalna ishemija;
- (ii) miokardijalni infarkt;
- (iii) revaskularizacija za bolest koronarne arterije.

(5) Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 2 koji su nakon miokardijalnog infarkta ili hirurške obrade bolesti koronarne arterije asimptomatski moraju obaviti zadovoljavajući kardiološki pregled prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole. Podnosioci zahtjeva za produženje ljekarskog uvjerenja klase 1 moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole.

(e) Poremećaji ritma/provođenja

(1) Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1, moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole kada imaju značajne poremećaje kardijalne kondukcije ili ritma, uključujući i sljedeće:

- (i) poremećaji supraventrikularnog ritma, uključujući povremenu ili uspostavljenu sinoatrijalnu disfunkciju, atrijalnu fibrilaciju i/ili treperenje i asimptomatske sinus pauze;
- (ii) kompletni blok lijeve grane;
- (iii) atrioventrikularni blok lijeve grane;
- (iv) široki i/ili uski kompleks tahikardija;
- (v) ventrikularna preksitacija;
- (vi) asimptomatska QT prolongacija;
- (vii) Brugada uzorak na elektrokardiografiji.

(2) Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 2 sa bilo kojim stanjem navedenim u (1), moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

(3) Podnosioci zahtjeva sa bilo čim od sljedećeg:

- (i) nekompletni blok lijeve grane;
 - (ii) kompletni blok desne grane;
 - (iii) stabilna devijacija lijeve ose;
 - (iv) asimptomatska sinus bradikardija;
 - (v) asimptomatska sinus tahikardija;
 - (vi) asimptomatski izolirani uniformni supra-ventrikularni ili ventrikularni ektopični kompleks;
 - (vii) atrioventrikularni blok prvog stepena;
 - (viii) atrioventrikularni blok tip Mobitz 1;
- mogu biti procijenjeni sposobnima u odsutnosti bilo koje druge anomalije i predmet su zadovoljavajuće kardiološke obrade.

(4) Podnosioci zahtjeva koji u istoriji bolesti imaju:

(i) terapiju ablacijom;

(ii) implantaciju pacemaker-a;

moraju obaviti zadovoljavajući kardiološki pregled pre nego se može razmatrati procjena sposobnosti.

Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1, moraju se uputiti organu nadležnom za dozvole.

Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 2, moraju biti procijenjeni u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

(5) Podnosioci zahtjeva sa bilo kojim od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:

(i) simptomatska sinoatrijalna bolest;

(ii) kompletni atrioventrikularni blok;

(iii) simptomatska prolongacija QT-a;

(iv) automatski implantirani defibrilacijski sistem;

(v) pacemaker za ventrikularnu anti-tahikardiju.

MED.B.015 Respiratorni sistem

(a) Podnosioci zahtjeva sa značajnim umanjnjem plućne funkcije, moraju se ocijeniti kao nesposobni. Procjena sposobnosti može se razmatrati kada je plućna funkcija uspostavljena i ako je zadovoljavajuća.

(b) Za ljekarsko uvjerenje klase 1, podnosioci zahtjeva su obavezni obaviti testove plućne funkcije na inicijalnom pregledu i na kliničku indikaciju.

(c) Za ljekarsko uvjerenje klase 2, podnosioci zahtjeva su obavezni obaviti testove plućne funkcije na kliničku indikaciju.

(d) Podnosioci zahtjeva koji imaju istoriju bolesti ili utvrđenu dijagnozu:

(1) astme koja zahteva lijekove;

(2) aktivnu upalnu bolest respiratornog sistema;

(3) aktivnu sarkoidozu;

(4) pneumotoraks;

(5) sindroma apnoje u snu;

(6) opsežnu operaciju u grudnom košu;

(7) pneumonektomija;

moraju obaviti obradu respiratornog sistema sa zadovoljavajućim rezultatom pre nego se razmatra ocjena sposobnosti. Podnosilac zahtjeva sa utvrđenom dijagnozom stanja navedenih u (3) do (5) gore moraju obaviti zadovoljavajući kardiološki pregled prije nego se razmatra ocjena sposobnosti.

(e) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

(1) podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje sa bilo kojim stanjem navedenim u (d) gore moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole;

(2) podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 2, sa bilo kojim stanjem navedenim u (d) gore moraju biti procijenjeni u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

(f) Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1, koji su napravili potpunu pneumonektomiju moraju biti ocijenjeni nesposobnima.

MED.B.020 Digestivni sistem

(a) Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje ne smiju imati nikakvu funkcionalnu ili strukturalnu bolest digestivnog sistema ili dajući adneksa, koji bi mogli imati uticaj na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(b) Podnosioci zahtjeva sa bilo kakvom posljedicom bolesti ili hirurškom intervencijom u bilo kojem dijelu digestivnog sistema ili pripadajućih adneksa koji bi mogli uzrokovati onesposobljenost u letu, naročito opstrukcije usled striktura ili kompresije, moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

(c) Podnosioci zahtjeva moraju biti slobodni od hernije koja bi mogla dovesti do simptoma onesposobljenosti.

(d) Podnosioci zahtjeva sa poremećajima digestivnog sistema uključujući:

- (1) ponavljajući dispeptički poremećaj koji zahtijeva lijekove;
- (2) pankreatitis;
- (3) simptomatski žučni kamen;
- (4) utvrđena dijagnoza ili istoriju bolesti hronične bolesti upale creva;
- (5) nakon hirurške operacije na digestivnom traktu ili njegovim adneksima, uz ostalo i hirurgiju koja uključuje potpuno ili djelimično odstranjenje ili diverziju bilo kojeg od tih organa; moraju biti ocijenjeni kao nesposobni. Procjena sposobnosti može se razmatrati nakon uspješno završenog liječenja ili potpunog oporavka nakon operacije i predmet je zadovoljavajućeg gastroenterološkog pregleda.

(e) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

- (1) podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1 sa dijagnozom stanja navedenih u (2), (4) i (5) moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole;
- (2) sposobnost podnosioca zahtjeva za klasu 2 sa pankreatitisom mora biti procijenjena u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

MED.B.025 Metabolički i endokrini sistem

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati bilo kakav funkcionalni ili strukturalni poremećaj vezan za metabolizam, prehranu i endokrine žlijezde koji bi mogao uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(b) Podnosioci zahtjeva sa metaboličkom, nutritivnom ili endokrinom disfunkcijom mogu biti ocijenjeni kao sposobni ukoliko se dokaže stabilnost stanja i uz zadovoljavajuću vazduhoplovno-medicinsku obradu.

(c) *Diabetes mellitus*

(1) Podnosioci zahtjeva sa diabetesom mellitusom koji zahtijeva insulin se moraju ocijeniti nesposobnim.

(2) Podnosioci zahtjeva sa diabetesom mellitusom koji ne zahtijeva insulin, se moraju ocijeniti nesposobnim osim ako se može dokazati da je postignuta regulacija šećera u krvi.

(d) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

(1) podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1, koji ne uzimaju insulin nego druge lijekove za regulaciju šećera u krvi, moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole;

(2) sposobnost podnosioca zahtjeva za klasu 2, koji ne uzimaju insulin nego druge lijekove za regulaciju šećera u krvi, mora se procijeniti u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

MED.B.030 Hematologija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati bilo kakvu hematološku bolest koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(b) Za ljekarsko uvjerenje klase 1, hemoglobin mora biti testiran na svakom pregledu za izdavanje ljekarskog uvjerenja.

(c) Podnosioci zahtjeva sa hematološkim stanjem, kao:

(1) koagulacijski, hemoragični ili trombotični poremećaj;

(2) hronična leukemija;

mogu biti ocijenjeni sposobnim zavisno od zadovoljavajućeg vazduhoplovno-medicinskog pregleda.

(d) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

(1) podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje sa jednim od stanja navedenih u (c) gore moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole;

(2) sposobnost podnosioca zahtjeva za klasu 2 sa jednim od stanja navedenih u (c) gore mora biti procijenjena u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

(e) Podnosioci zahtjeva za kategoriju 1 sa jednim od hematoloških stanja navedenih ispod moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole:

(1) abnormalni hemoglobin, uključujući, ali ne ograničeno na, anemiju, policitemiju ili hemoglobinopatiju;

(2) značajno povećanje limfnih čvorova;

(3) uvećanje slezine.

MED.B.035 Genitalno-urinarni sistem

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati bilo kakvu funkcionalnu ili strukturalnu bolest bubrega ili genitalno-urinarnog sistema ili pripadajućih adneksa koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(b) Analiza urina mora biti deo svakog vazduhoplovno-medicinskog pregleda. Urin ne smije da sadrži vanredni element koji bi se smatrao patološki značajnim.

(c) Podnosioci zahtjeva sa bilo kakvom posljedicom bolesti ili hirurške intervencije na bubrežima ili urinarnom traktu koji bi mogli uzrokovati onesposobljenost u letu, naročito opstrukcije usljed striktura ili kompresije, moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

(d) Podnosioci zahtjeva sa poremećajem genitalno-urinarne sistema, kao:

(1) bolest bubrega;

(2) jedan ili više mokraćnih kamenja, ili istoriju bubrežnih kolika;

mogu biti procijenjeni sposobnima zavisno od zadovoljavajućeg renalno/urološkog pregleda.

(e) Podnosioci zahtjeva koji su napravili opsežnu hiruršku operaciju urinarnog aparata uključujući potpuno ili djelimično odstranjenje ili diverziju bilo kojeg od tih organa moraju biti ocijenjeni nesposobnima i ponovno procijenjeni nakon potpunog oporavka prije nego će se razmatrati ocjena sposobnosti. Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1, moraju biti upućeni organu nadležnom za dozvole na ponovnu procjenu.

MED.B.040 Infektivne bolesti

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati ustanovljenu istoriju bolesti ili kliničku dijagnozu bilo kakve infektivne bolesti koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole koju posjeduje.

(b) Podnosioci zahtjeva koji su HIV pozitivni mogu biti ocijenjeni sposobnim zavisno od zadovoljavajućeg vazduhoplovno-medicinskog pregleda. Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1 moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole.

MED.B.045 Opstetricija i ginekologija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati bilo kakvu funkcionalno ili strukturalno opstetrijsko ili ginekološko stanje koje bi moglo imati uticaja na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(b) Podnosioci zahtjeva koji su napravili opsežnu ginekološku operaciju moraju biti ocijenjeni kao nesposobni do potpunog oporavka.

(c) *Trudnoća*

(1) U slučaju trudnoće, ukoliko AeMC ili AME smatra da je imalac dozvole sposoban da koristi prava, on/ona će ograničiti periode važnosti ljekarskog uvjerenja do kraja 26 gestacijske sedmice. Nakon tog termina uvjerenje se mora suspendovati. Suspendacija će prestati nakon potpunog oporavka nakon završetka trudnoće.

(2) Imaoci ljekarskog uvjerenja klase 1, smiju koristiti prava dozvole do 26 gestacijske sedmice uz ograničenje OML. Bez obzira na MED.B.001 u ovom slučaju, OML ograničenje može biti nametnuto i uklonjeno od strane AeMC-a ili AME-a.

MED.B.050 Mišićni sistem

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati bilo kakvu anomaliju kostiju, zglobova, mišića ili tetiva, urođene ili stečene koje bi mogle uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(b) Podnosioc zahtjeva mora imati dovoljnu visinu za sedenje, dužinu ruku i nogu kao i mišićnu snagu za sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(c) Podnosioc zahtjeva mora imati zadovoljavajuće funkcionalno korišćenje mišićnog sistema koje omogućava sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a). Sposobnost podnosilaca zahtjeva mora se procijeniti u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

MED.B.055 Psihijatrija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati ustanovljenu istoriju bolesti ili kliničku dijagnozu bilo kakve psihijatrijske bolesti ili invalidnost, stanje ili poremećaj, akutno ili hronično, urođeno ili stečeno, koje bi moglo uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(b) Podnosioci zahtjeva sa mentalnim ili poremećajem ponašanja usled upotrebe ili zloupotrebe alkohola ili drugih psihotropnih supstanci ocjenjuje se kao nesposoban sve do oporavka i neuzimanja supstanci i uz zadovoljavajuću psihijatrijsku obradu nakon uspešnog liječenja.

Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1 moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole. Sposobnost podnosilaca zahtjeva za klasu 2 mora biti procijenjena u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

(c) Podnosioci zahtjeva sa psihijatrijskim stanjem kao:

(1) poremećaj raspoloženja;

(2) neurotični poremećaj;

(3) poremećaj ličnosti;

(4) mentalni poremećaj ili poremećaj ponašanja;

moraju napraviti zadovoljavajući psihijatrijski pregled prije nego se može ocijeniti sposobnosti.

(d) Podnosioci zahtjeva sa istorijom jednokratnog ili ponavljajućeg čina namjernog samopovređivanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni. Podnosioci zahtjeva moraju proći zadovoljavajući psihijatrijski pregled prije nego se razmotri ocjena sposobnosti.

(e) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

(1) Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1, sa jednim od stanja navedenih u (b), (c) ili (d) gore mora biti upućen organu nadležnom za dozvole;

(2) sposobnost podnosioca zahtjeva za klasu 2, sa jednim od stanja navedenih u (b), (c) ili (d) gore mora biti procijenjena u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole

(f) Podnosioci zahtjeva sa ustanovljenom istorijom ili kliničkom dijagnozom šizofrenije, šizoidnog ili sumanutog poremećaja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

MED.B.060 Psihologija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati utvrđene psihološke nedostatke koje bi mogle uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(b) Psihologijski pregled može biti potrebna kao dio, ili kao dopuna, psihijatrijskog ili neurološkog pregleda.

MED.B.065 Neurologija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati ustanovljenu istoriju bolesti ili kliničku dijagnozu bilo kakvog neurološkog stanja koje bi moglo uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(b) Podnosioci zahtjeva sa ustanovljenom istorijom ili kliničkom dijagnozom:

(1) epilepsije;

(2) ponavljajućih epizoda poremećaja svesti nepoznatog uzroka;

moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

(c) Podnosioci zahtjeva sa ustanovljenom istorijom ili kliničkom dijagnozom:

(1) epilepsije bez recidiva nakon 5 godine;

(2) epilepsije bez recidiva i bez svih tretmana više od 10 godina;

(3) epileptiformnim anomalijama EEG-a i žarištem sporih talasa;

(4) progresivnim ili neprogresivnim bolestima nervnog sistema;

(5) jednokratni poremećaj svijesti nepoznatog uzroka;

(6) gubitak svijesti nakon povrede glave;

(7) penetrirajuće povrede mozga;

(8) povrede spinalnih ili perifernih nerava;

moraju napraviti dalji pregled prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti. Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1 moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole.

Sposobnost podnositelaca zahtjeva za klasu 2 mora biti procijenjena u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

MED.B.070 Sistem vida

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati bilo kakvu anomaliju funkcije oka ili pripadajućih adneksa ili bilo kakvo aktivno patološko stanje, urođeno ili stečeno, akutno ili hronično, ili bilo kakvu posljedicu hirurgije ili traume oka, koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(b) *Pregled*

(1) Za ljekarsko uvjerenje klase 1:

- (i) kompletan pregled oka mora biti deo inicijalnog pregleda i treba ga napraviti periodički zavisno od refrakcije i funkcionalne performanse oka; i
- (ii) rutinski pregled oka mora biti dio svih pregleda za produženje i obnovu.

(2) Za ljekarsko uvjerenje klase 2:

- (i) rutinski pregled oka mora biti dio inicijalnog i svih pregleda za produženje i obnovu; i
- (ii) kompletan pregled oka se mora napraviti kada postoji klinička indikacija.

(c) Oštrina vida na daljinu, sa ili bez korekcije, mora biti:

(1) u slučaju ljekarskog uvjerenja klase 1, 6/9 (0,7) ili bolja na svakom oku odvojeno i oštrina vida na oba oka mora biti 6/6 (1,0) ili bolja;

(2) u slučaju ljekarskog uvjerenja klase 2, 6/12 (0,5) ili bolja na svakom oku odvojeno i oštrina vida na oba oka mora biti 6/9 (0,7) ili bolja. Podnosioci zahtjeva sa vidom ispod standarda u jednom oku, mogu biti procijenjeni sposobnim u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole, zavisno od zadovoljavajuće oftalmološke procjene;

(3) podnosioci zahtjeva za inicijalno izdavanje uverenja klase 1, sa vidom ispod standarda u jednom oku će biti ocijenjeni kao nesposobni. Kod produženja, podnosioci zahtjeva sa stečenim vidom ispod standarda u jednom oku moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole i mogu biti procijenjeni sposobnim, ukoliko nije vjerovatan uticaj na sigurno korišćenje prava dozvole koju posjeduje.

(d) Podnosioci zahtjeva moraju biti sposobni čitati tablicu N5 (ili ekvivalentnu) na udaljenosti 30-50 cm i tablicu N14 (ili ekvivalentnu) na udaljenosti 100 cm, sa korekcijom ako je propisana.

(e) Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1, moraju imati normalna vidna polja i normalnu binokularnu funkciju.

(f) Podnosioci zahtjeva koji su imali operaciju oka mogu biti procijenjeni sposobnim, zavisno od zadovoljavajućeg oftalmološkog pregleda.

(g) Podnosioci zahtjeva sa kliničkom dijagnozom keratokonusa mogu biti procijenjeni sposobnima, zavisno od zadovoljavajućeg ljekarskog pregleda oftalmologa. Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1, moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole.

(h) Podnosioci zahtjeva sa:

(1) astigmatizmom;

(2) anizometropijom;

mogu biti procijenjeni sposobnim zavisno od zadovoljavajućeg oftalmološkog pregleda.

(i) Podnosioci zahtjeva sa diplopijom biti će ocijenjeni nesposobnima.

(j) Naočare i kontaktna sočiva. Ako je funkcija vida postignuta tek upotrebom korekcije:

(1) (i) za vid na daljinu, naočare ili kontaktna sočiva moraju se nositi dok se koriste prava primjenjive dozvole-(a);

(ii) za vid na blizinu, par naočara mora biti na raspolaganju dok se koriste prava primjenjive dozvole;

(2) rezervni set sličnih korektivnih naočara mora biti odmah dostupan za direktnu upotrebu tokom korišćenja prava primjenjive dozvole-(a);

(3) korekcija mora osigurati optimalnu vidnu funkciju, da se dobro podnosi i da bude prikladna za vazduhoplovne svrhe;

(4) ako se nose kontaktna sočiva, ona moraju biti za vid na daljinu, monofokalne, nebojene i dobro da se podnose;

(5) podnosioci zahtjeva sa velikom refraktivnom greškom moraju koristiti kontaktna sočiva ili naočare sa sočivama visokog indeksa;

(6) za ispunjavanje zahtjeva vida ne smije se koristiti više od jednog para naočara;

(7) ne smiju se koristiti ortokeratološka sočiva.

MED.B.075 Raspoznavanje boja

(a) Podnosioci zahtjeva moraju da prikažu sposobnost da lako opažaju boje koje su neophodne za sigurno obavljanje dužnosti.

(b) *Pregled*

(1) Podnosioci zahtjeva moraju položiti Ishihara test za inicijalno izdavanje ljekarskog uvjerenja.

(2) Podnosioci zahtjeva koji ne zadovolje na Ishihara testu moraju napraviti dalje testiranje percepcije boja kako bi se utvrdilo da li su sigurni u boje.

(c) U slučaju ljekarskog uvjerenja klase 1, podnosioci zahtjeva moraju imati normalnu percepciju boja, ili biti sigurni u boje. Podnosioci zahtjeva koji ne zadovolje daljnje testiranje percepcije boja, će biti ocijenjeni nesposobnima. Podnosioci zahtjeva za kategoriju 1, moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole.

(d) U slučaju ljekarskog uvjerenja klase 2, kada podnosilac zahtjeva nema zadovoljavajuću percepciju boja, letačke prava će se ograničiti na dnevno letjenje.

MED.B.080 Otorinolaringologija

(a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati nikakvu anomaliju funkcije ušiju, nosa, sinusa ili grla, uključujući usnu šupljinu, zube i larinks, ili bilo kakvo aktivno patološko stanje, prirođeno ili stečeno, akutno ili hronično, ili bilo kakvu posljedicu operacije ili povredu koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(b) Sluh mora biti zadovoljavajući za sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

(c) *Pregled*

(1) Sluh mora biti testiran na svim pregledima.

(i) U slučaju ljekarskih uvjerenja klase 1 i klase 2, kada se na dozvolu dodaje ovlašćenje za letjenje po instrumentima, sluh mora biti testiran čistom tonalnom audiometrijom na inicijalnom ljekarskom pregledu i sledeći na pregledu za produženje i obnavljanje uvjerenja svakih 5 godina do 40 godine života i svake 2 godine nakon toga.

(ii) Na inicijalnom ljekarskom pregledu, gubitak sluha na oba uha, na svakom uhu posebno, ne smije biti veći od 35 dB na bilo kojoj od frekvencije 500, 1.000 i 2.000 Hz, ili od 50 dB na 3.000Hz. Podnosioci zahtjeva za produženje ili obnovu, sa većim gubitkom sluha, moraju prikazati zadovoljavajuće funkcionalne sposobnosti sluha.

(iii) Podnosioci zahtjeva sa hipoakuzijom, moraju dokazati zadovoljavajuće funkcionalne sposobnosti sluha.

(2) Kompletan pregled uha, nosa i grla mora se napraviti za inicijalno izdavanje ljekarskog uverenja klase 1 i periodično dalje kada je klinički indicirano.

(d) Podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1 sa:

(1) aktivnim patološki procesom, akutni ili hronični, unutarnjeg ili srednjeg uha

(2) neizlečena perforacija ili disfunkcija membrane bubnjića;

(3) smetnje vestibularne funkcije;

(4) značajno suženje kanala nosnica;

(5) disfunkcija sinusa;

(6) značajno izobličenje ili uznapredovala akutna ili hronična infekcija usne šupljine ili gornjeg respiratornog sistema;

(7) značajne smetnje u govoru ili glasu;

moraju napraviti dalji ljekarski pregled i procjenu, kako bi se utvrdilo da to stanje ne utiče na sigurno korišćenje prava dozvole koju posjeduje.

(e) Vazduhoplovno-medicinska procjena:

(1) podnosioci zahtjeva za ljekarsko uvjerenje klase 1, sa poremećajem vestibularne funkcije, moraju biti upućeni u nadležni organ za dozvole;

(2) sposobnost podnosioca zahtjeva za klasu 2, sa poremećajem vestibularne funkcije, biće procijenjena u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.

MED.B.085 Dermatologija

Podnosioci zahtjeva ne smiju imati utvrđena dermatološka stanja, koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).

MED.B.090 Onkologija

- (a) Podnosioci zahtjeva ne smiju imati utvrđenu primarno ili sekundarno malignu bolest, koja bi mogla uticati na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole-(a).
- (b) Nakon liječenja maligne bolesti, podnosioci zahtjeva, moraju napraviti zadovoljavajući onkološki pregled, prije nego se može procijeniti sposobnost. Podnosioci zahtjeva za kategoriju 1, biće upućeni u nadležni organ za dozvole. Sposobnost podnosioca zahtjeva klase 2, biće procijenjena u dogovoru sa nadležnim organom za dozvole.
- (c) Podnosioci zahtjeva sa ustanovljenom istorijom ili kliničkom dijagnozom intracerebralnog malignog tumora, moraju biti ocijenjeni nesposobnima.

DIO 3

Posebni zahtjevi za LAPL ljeakarsko uvjerenje

MED.B.095 Ljeakarski pregled i/ili procjena podnosioca zahtjeva za LAPL ljeakarsko uvjerenje

- (a) Podnosioci zahtjeva za LAPL ljeakarsko uvjerenje, moraju biti procijenjeni na osnovu vazduhoplovno-medicinske najbolje prakse.
- (b) Posebna pažnja, mora biti na kompletnoj zdravstvenoj istoriji podnosioca zahtjeva.
- (c) Inicijalna procjena, sve sljedeće ponovne procjene nakon 50 godina života i procjene u slučaju kada zdravstvena istorija podnosioca zahtjeva nije dostupna ispitivaču, mora da sadrži najmanje sljedeće:
 - (1) klinički pregled;
 - (2) krvni pritisak;
 - (3) test urina;
 - (4) vid;
 - (5) sposobnost sluha.
- (d) Nakon inicijalne procjene, sve sljedeće ponovne procjene nakon 50 godine života moraju uključiti:
 - (1) procjenu zdravstvene istorije LAPL imaoca; i
 - (2) stavke pod tačkom (c) ako se smatra obaveznim od AeMC-a, AME-a ili GMP-a u skladu sa vazduhoplovno-medicinskom najboljom praksom.

PODDIO C

ZAHTJEVI ZA MEDICINSKU SPOSOBNOST KABINSKE POSADE

DIO 1

Opšti zahtjevi

MED.C.001 Opšte

Članovi kabinske posade mogu obavljati dužnosti i odgovornosti zahtijevane vazduhoplovnim sigurnosnim pravilima na vazduhoplovu samo ukoliko ispunjavaju primjenjive zahtjeve ovog Dijela.

MED.C.005 Vazduhoplovno-medicinska procjena

- (a) Članovi kabinske posade moraju proći vazduhoplovno-medicinske procjene, kako bi se potvrdilo da su nemaju bilo kakve fizičke ili mentalne bolesti, koje bi mogle dovesti do onesposobljenosti ili nemogućnosti obavljanja njima dodijeljenih sigurnosnih dužnosti i odgovornosti.
- (b) Svaki član kabinske posade mora proći vazduhoplovno-medicinsku procjenu, prije prve dužnosti na vazduhoplovu, i dalje u intervalima od najviše 60 meseci.
- (c) Vazduhoplovno-medicinska procjena, mora biti sprovedena od strane AME-a, AeMC-a, ili OHMP-a, ako su ispunjeni zahtjevi MED.D.040.

DIO 2

Zahtjevi za vazduhoplovno-medicinsku procjenu kabinske posade

MED.C.020 Opšte

Članovi kabinske posade ne smiju imati:

- (a) anomalije, nasledne ili stečene;
- (b) aktivne, latentne, akutne ili hronične bolesti ili onesposobljenost;
- (c) rane, povrede ili posljedice operacije; i
- (d) pojave ili nus-pojave bilo kojeg terapijskog, dijagnostičkog ili preventivnog lijeka, koji se izdaje na ljekarski recept ili lijeka koji se izdaje bez ljekarskog recepta, koji može imati za posledicu stepen funkcionalne onesposobljenosti, koja bi mogla dovesti do onesposobljenosti ili nemogućnosti obavljanja njihovih sigurnosnih dužnosti i odgovornosti.

MED.C.025 Sadržaj vazduhoplovno-medicinskih procjena

(a) Inicijalna vazduhoplovno-medicinska procjena mora uključiti najmanje:

(1) procjenu zdravstvene istorije podnosioca zahtjeva za člana kabinske posade; i

(2) klinički pregled sljedećeg:

- (i) kardiovaskularni sistem;
- (ii) respiratorni sistem;
- (iii) mišićno sistem;
- (iv) otorinolaringologija;
- (v) sistem vida; i
- (vi) raspoznavanje boja.

(b) Svaka sljedeća vazduhoplovno-medicinska procjena mora uključiti:

(1) procjenu zdravstvene istorije člana kabinske posade; i

(2) klinički pregled, ukoliko se smatra obaveznim u skladu sa najboljom vazduhoplovno-medicinskom praksom.

(c) Za potrebe (a) i (b), u slučaju bilo kakve sumnje ili ako je klinički indicirano, vazduhoplovno-medicinska procjena člana kabinske posade, mora uključiti bilo koji dodatni ljekarski pregled, testiranje ili istraživanje, koji se smatraju potrebnim od strane AME-a, AeMC-a ili OHMP-a.

DIO 3

Dodatni zahtjevi za podnosioca zahtjeva ili imaoce potvrde kabinske posade

MED.C.030 Medicinski izveštaj kabinske posade

(a) Nakon svake obavljene vazduhoplovno-medicinske procjene, podnosilac zahteva ili imaoce potvrde kabinske posade moraju:

(1) od AME-a, AeMC-A ili OHMP-a dobiti medicinski izveštaj kabinske posade; i

(2) dostaviti operatoru kod kojeg su zaposleni odgovarajuće informacije, ili kopiju medicinskog izvještaja kabinske posade .

(b) *Medicinski izvještaj kabinske posade*

Medicinski izvještaj kabinske posade će sadržati datum vazduhoplovno-medicinske procjene, da li je član kabinske posade ocijenjen kao sposoban ili nesposoban, datum sljedeće zahtijevane vazduhoplovno-medicinske procjene i, ako je primjenjivo, ograničenje-(a). Drugi elementi su predmet ljekarske povjerljivosti u skladu sa MED.A.015.

MED.C.035 Ograničenja

(a) Ukoliko imaoce potvrde kabinske posade u potpunosti ne ispunjavaju medicinske zahtjeve navedena u Dijelu 2, AME, AeMC ili OHMP mora razmotriti da li će biti u mogućnosti sigurno obavljati dužnosti ukoliko ispunjavaju jedno ili više ograničenja.

(b) Bilo koje ograničenje-(a) na korišćenje prava dodeljeno potvrdi kabinske posade mora biti navedeno na medicinskom izvještaju kabinske posade i može se ukinuti od AME-a, AeMC-a ili OHMP-a u dogovoru sa AME-om.

PODDEO D

VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKI ISPITIVAČI (AME), LJEKARI SPECIJALISTI OPŠTE MEDICINE (GMP), LJEKARI SPECIJALISTI MEDICINE RADA (OHMP)

DIO 1

Vazduhoplovno-medicinski ispitivači

MED.D.001 Prava

- (a) Prava AME-a su izdavanje, produženje i obnova ljekarskog uvjerenja klase 2, i ljekarskog uvjerenja za LAPL, i obavljanje odgovarajućih ljekarskih pregleda i procjena.
- (b) Imaoci AME uvjerenja mogu podnijeti zahtjev za proširenje svojih prava kako bi uključili ljekarske preglede za produženje i obnovu ljekarskih uvjerenja klase 1, ako su u skladu sa zahtjevima u MED.D.015.
- (c) Obim prava AME-a kao i bilo koji uslov u vezi sa njima mora biti naveden u uvjerenju.
- (d) Imaoci uvjerenja kao AME ne smiju obavljati vazduhoplovne ljekarske preglede i procjene u državi članici koja mu nije izdala uvjerenje, osim ukoliko:
 - (1) od te Države Članice imaju dopuštenje za izvršavanje profesionalnih aktivnosti kao ljekar specijalista;
 - (2) su obavestili nadležni organ te Države Članice o svojoj namjeri da obavljaju vazduhoplovne ljekarske preglede i procjene i izdaju ljekarska uvjerenja u obimu svojih prava kao AME; i
 - (3) su ostvarili pripremu sa nadležnim organom Države Članice domaćina.

MED.D.005 Zahtjev

- (a) Zahtjev za AME uvjerenje je obliku i na način kako je odredio nadležni organ.
- (b) Podnosioci zahtjeva za AME uvjerenje moraju nadležnom organu dostaviti:
 - (1) lične podatke i profesionalnu adresu;
 - (2) dokumentaciju, kojom dokazuju da su u skladu sa zahtjevima uspostavljenim u MED.D.10, uključujući uvjerenje o završenom kursu iz vazduhoplovne medicine primjerenom pravima za koje podnosi zahtjev,
 - (3) pisanu izjavu da će AME izdavati ljekarsko uvjerenje, na osnovu zahtjeva u ovome Dijelu.
- (c) Kada AME obavlja vazduhoplovne ljekarske preglede na više od jedne lokacije, nadležnom organu mora dostaviti odgovarajuće informacije, koje se odnose na sve lokacije prakse.

MED.D.010 Zahtjevi za izdavanje AME uvjerenja

Podnosioci zahtjeva za AME uvjerenje sa pravom za inicijalno izdavanje, produženje i obnovu ljekarskih uvjerenja klase 2 moraju:

- (a) biti potpuno kvalifikovani i licencirani u medicinskoj praksi i posjedovati uvjerenje o završenom specijalističkom usavršavanju;
- (b) završiti osnovni kurs iz vazduhoplovne medicine;
- (c) dokazati nadležnom organu da:
 - (1) ima odgovarajuće prostorije, procedure, dokumentaciju i funkcionalnu opremu odgovarajuću za vazduhoplovne ljekarske preglede; i
 - (2) uspostavljene potrebne procedure i uslove kako bi se osigurala ljekarska povjerljivost.

MED.D.015 Zahtjevi za proširenje prava

Podnosioci zahtjeva za AME uvjerenje koji proširuju prava na produženje i obnovu ljekarskih uvjerenja klase 1, moraju imati važeće AME uvjerenje i imati:

- (a) najmanje obavljenih 30 ljekarskih pregleda za izdavanje, produženje ili obnovu ljekarskih uvjerenja klase 2 tokom perioda ne većeg od 5 godina pre podnošenja zahtjeva;
- (b) završen napredni kurs iz vazduhoplovne medicine;
- (c) završiti praktičnu obuku u AeMC-u ili pod nadzorom nadležnog organa za dozvole.

MED.D.020 Kursevi iz vazduhoplovne medicine

- (a) Kursevi iz vazduhoplovne medicine, moraju biti odobreni od kompetentnog nadležnog organa Države Članice u kojoj organizacija koja ga sprovodi obavlja poslovnu djelatnost. Organizacija koja sprovodi kurs, mora dokazati da je nastavni program adekvatan i da osobe zadužene za sprovođenje kursa imaju odgovarajuće znanje i iskustvo.
- (b) Osim u slučaju kursa osveženja znanja, kursevi moraju biti zaključeni pismenim ispitom iz tema obuhvaćenih sadržajem kursa.
- (c) Organizacija koja sprovodi kurs, mora izdati uvjerenje o završenom kursu kandidatu koji položi ispit.

MED.D.025 Promjene u AME uvjerenju

- (a) AME-i moraju obavijestiti nadležni organ o sljedećim promjenama koje mogu uticati na njihovo uvjerenje:
 - (1) AME je podvrgnut disciplinskom postupku ili istrazi od strane medicinskog regulatornog tela;
 - (2) postoje bilo kakve promjene uslova na osnovu kojih je uvjerenje dobijeno, uključujući sadržaj izjava predatih uz zahtjev;
 - (3) više ne ispunjava zahtjeve za izdavanje;
 - (4) promjena lokacije obavljanja prakse vazduhoplovno medicinskog ispitivača ili adrese za korespondenciju.
- (b) Propust u obaveštavanju nadležnog organa imaće za posledicu suspenziju ili opoziv prava uvjerenja, na osnovu odluke nadležnog organa koje suspenduje ili opoziva uvjerenje.

MED.D.030 Period važenja AME uvjerenja

AME uvjerenje mora se izdati na period koje ne prelazi 3 godine. Produžice se imaocu koji:

- (a) nastavlja da ispunjava opšte uslove zahtijevane za ljekarsku praksu i koji održava registraciju kao ljekar prema nacionalnim propisima;
- (b) obavlja kurs osveženja znanja iz vazduhoplovne medicine tokom poslednje 3 godine;
- (c) obavlja najmanje 10 vazduhoplovno medicinskih ljekarskih pregleda svake godine;
- (d) ostaje u skladu sa uslovima svog uvjerenja; i
- (e) koristi svoje prava u skladu sa ovim Dijelom.

DIO 2

Ljekari opšte medicine (GMP)

MED.D.035 Zahtjevi za ljekare opšte medicine

- (a) GMP-ovi mogu djelovati kao AME-i za izdavanje LAPL samo ukoliko:
 - (1) obavljaju djelatnost u državi članici, u kojoj GMP ima odgovarajući pristup medicinskim podacima podnosioca zahtjeva u potpunosti; i
 - (2) je to u skladu sa drugim dodatnim zahtjevima datim u nacionalnom zakonu.
- (b) U svrhu izdavanja LAPL ljekarskog uvjerenja, ljekari opšte medicine (GMP) moraju biti u potpunosti kvalifikovani i licencirani u medicinskoj praksi u skladu sa nacionalnim zakonom.
- (c) GMP-ovi koji deluju kao AME moraju obavijestiti nadležno djelo o obavljanju te aktivnosti.

DIO 3

Ljekari specijalisti medicine rada (OHMP)

MED.D.040 Zahtjevi za ljekare specijaliste medicine rada

Ljekari specijalisti medicine rada obavljaju vazduhoplovno medicinsku procjenu kabinskog osoblja ukoliko:

- (a) nadležni organ smatra da odgovarajući nacionalni sistem medicine rada može osigurati ispunjenost primjenjivih zahtjeva ovog Dijela;
- (b) su licencirani u medicinskoj praksi i kvalifikovani u medicini rada u skladu sa nacionalnim zakonom; i
- (c) stekli znanje iz vazduhoplovne medicine, odgovarajući operativnom okruženju kabinskog osoblja.

**UREDBA KOMISIJE (EU) Br.290/2012
od 30. marta 2012**

kojom se mijenja i dopunjuje Uredba (EU) Br.1178/2011 koja uspostavlja tehničke zahtjeve i administrativne procedure u vezi sa posadom vazduhoplova u civilnom vazduhoplovstvu u skladu sa Uredbom (EK) Br.216/2008 Evropskog Parlamenta i Savjeta

Član 1

Uredba (EZ) Br.1178/2011 mijenja se i glasi:

(1) u članu 1 dodaju se sljedeće tačke:

'6. uslovi za izdavanje, održavanje, izmjene, ograničavanje, suspendovanje ili oduzimanje potvrda kabinske posade, kao i prava i odgovornosti imaoca potvrda kabinske posade;

7. uslovi za izdavanje, održavanje, izmjene, ograničavanje, suspendovanje ili oduzimanje uvjerenja organizacija za obuku pilota i vazduhoplovno-medicinskih centara uključenih u kvalifikaciju i vazduhoplovno-medicinsku ocjenu vazduhoplovnih posada u civilnom vazduhoplovstvu;

8. zahtjevi za sertifikaciju uređaja za simuliranje letjenja za obuku i za organizacije operatore i korišćenje ovih uređaja;

9. zahtjevi za administrativni i sistem upravljanja da budu ispunjeni od strane država članica, Agencije i organizacija u vezi sa pravilima iz tački od 1 do 8 ';

(2) u članu 2 sljedeće tačke (11), (12) i (13) se dodaju:

'(11) " član kabinske posade" je odgovarajuće kvalifikovan član posade, osim letačke posade ili tehničkog člana posade, kome je operater dodijelio da obavlja dužnosti vezane za sigurnost putnika i leta tokom operacija;

(12) "Vazduhoplovna posada" je letačka posada i kabinska posada;

(13) " Uvjerenje, odobrenje ili organizacija usklađena sa JAR-om " je uvjerenje ili odobrenje izdato ili priznato ili organizacija sertifikovana, odobrena, registrovana ili priznata, u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom koje odražava JAR i procedure, od strane države članice nakon implementiranja odgovarajućih JAR-ova i koje je preporučeno za uzajamno priznavanje u okviru sistema Zajedničkih vazduhoplovnih vlasti u odnosu na taj JAR;

(3), u članu 4 (1):

- Izraz "8. april 2012" zamjenjuje se sa "ova Uredba se primjenjuje";

- Izraz "8. april 2017" je zamijenjen "8. april 2018";

(4) sljedeći članovi 10a, 10b i 10c se ubacuju:

Član 10a

Organizacije za obuku pilota

1. Organizacije za obuku pilota moraju ispunjavati tehničke zahtjeve i administrativne procedure propisane Aneksom VI i Aneksom VII ovog pravilnika i moraju biti sertifikovane.

2. Organizacijama za obuku pilota kojima je JAR-usklađeno uvjerenje o osposobljenosti izdato ili prepoznato od strane države članice prije datuma primjenljivosti odredbi ovog pravilnika smatra se da im je sertifikat izdat u skladu sa ovim pravilnikom.
3. U takvim situacijama prava takvih organizacija mogu biti ograničena na prava uključena u odobrenje izdato od strane države članice.
4. Organizacije za obuku pilota moraju prilagoditi svoj sistem rukovođenja, programe obuke, procedure i priručnike da budu kompatibilni sa zahtjevima Aneksa VII najkasnije do 08.04.2014. godine.
5. JAR-usklađene organizacije za obuku pilota registrovani u državi članici prije datuma primjenljivosti odredbi ovog pravilnika mogu sprovoditi obuku za sticanje JAR-usklađene dozvole privatnog pilota (PPL).
6. Države članice će izvršiti zamjenu formata sertifikata Organizacija za obuku pilota formatom sertifikata propisanim Aneksom VII najkasnije do 08.04.2017. godine.

Član 10b

Uređaji za simuliranje leta

1. Uređaji za simuliranje leta (FSTD) koji se koriste za obuku pilota, ispitivanje i provjere, sa izuzetkom razvojnih uređaja za obuku koji se koriste za obuku za probu i ispitivanje, moraju biti u skladu sa tehničkim zahtjevima i administrativnim procedurama navedenim u Prilozima VI i VII i moraju biti kvalifikovani.
2. Uvjerjenja kvalifikacije FSTD usklađena sa JAR-om izdata ili priznata prije primjene ove Uredbe smatraće se izdata u skladu sa ovom Uredbom.
3. Države članice moraju zamijeniti uvjerenja iz stava 2 sa uvjerenjem kvalifikacije u skladu sa formatom iz Aneksa VI najkasnije do 8. aprila 2017.

Član 10c

Vazduhoplovno-medicinski centri

1. Vazduhoplovno-medicinski centri moraju ispunjavati tehničke zahtjeve i administrativne procedure utvrđene u Prilozima VI i VII i moraju biti sertifikovani.
2. Odobrenja vazduhoplovno-medicinskih centara usklađenih sa JAR-om izdata ili priznata od strane države članice prije primjene ove Uredbe smatraće se izdate u skladu sa ovom Uredbom.
Vazduhoplovno-medicinski centri moraju prilagoditi svoj sistem upravljanja, programe obuke, procedure i priručnike da budu programi obuke, procedure i priručnika u skladu sa Aneksom VII najkasnije do 8. aprila 2014.
3. Države članice moraju da zamijene odobrenja vazduhoplovno-medicinskih centara iz prvog pod-stava stava 2 sa uvjerenjima u skladu sa formatom iz Aneksa VI najkasnije do 8. aprila 2017 .

(5) sljedeći članovi 11a, 11b i 11c se ubacuju:

"Član 11a

Kvalifikacije kabinske posade i prateće potvrde

1. Članovi kabinske posade uključene u komercijalne operacije vazduhoplova iz člana 4(1)(b) i (c) Uredbe (EK) Br. 216/2008 moraju biti kvalifikovani i da posjeduju odgovarajuće potvrde u skladu sa tehničkim zahtjevima i administrativnim procedurama navedenim u Prilozima V i VI.
2. Članovi kabinske posade koji posjeduju potvrdu obuke sigurnosti, prije primjene ove uredbe, koja je izdata u skladu sa Uredbom (EEZ) Br.3922/91 ("EU-OPS"):

- a) smatraće se da je u skladu sa ovom Uredbom ukoliko ispunjavaju zahtjeve primjenljive obuke, provjere i skorašnjosti EU-OPS-a ili;
 - b) ukoliko ne ispunjavaju zahtjeve primjenljive obuke, provjere i skorašnjosti EU-OPS-a, moraju završiti svu potrebnu obuku i provjere prije nego što se budu smatrali usklađeni sa ovom Uredbom; ili
 - c) ukoliko nijesu radili u komercijalnim operacijama aviona više od 5 godina, moraju završiti inicijalni kurs obuke i položiti odgovarajuće ispite zahtijevane u Aneksu V prije nego što se budu smatrali usklađeni sa ovom Uredbom.
3. Potvrde obuke sigurnosti izdate u skladu sa EU-OPS se moraju zamijeniti se potvrđama kabinske posade u skladu sa formatom navedenim u Aneksu VI najkasnije do 8. aprila 2017.
4. Članovi kabinske posade uključeni u komercijalne operacije helikopterima na dan primjene ove Uredbe:
 - a) će se smatrati da ispunjavaju zahtjeve početne obuke Aneksa V ukoliko ispunjavaju odredbe JAR-ove primjenljive obuke, provjera i skorašnjosti za komercijalni vazdušni saobraćaj helikopterima; ili
 - b) ukoliko ne ispunjavaju zahtjeve primjenljive obuke, provjera i zahtjeva skorašnjosti JAR-ova za komercijalni vazdušni saobraćaj helikopterima, moraju završiti sve odgovarajuće obuke i provjere zahtijevane za rad na helikopteru(-ima), osim početne obuke, prije nego što se budu smatrali usklađeni sa ovom Uredbom; ili
 - c) ukoliko nijesu radili u komercijalnim operacijama helikopterima više od 5 godina, moraju završiti početni kurs obuke i položiti odgovarajuće ispite kao što se zahtijeva u Aneksu V prije nego što se budu smatrali uključeni sa ovom Uredbom.
5. Ne dovodeći u pitanje član 2, potvrde kabinske posade usklađene sa formatom datim u Aneksu VI moraju se izdati svim članovima kabinske posade uključenim u komercijalne operacije helikopterima najkasnije do 8. aprila 2013.

Član 11b

Kapaciteti za nadzor

1. Države članice određuju jedno ili više tijela kao nadležni organ za tu Državu Članicu sa potrebnim ovlaštenjima i odgovornostima dodijeljenim za sertifikaciju i nadzor lica i organizacija koje podliježu Uredbi (EK) Br. 216/2008 i njenim pravilima primjene.
2. Ukoliko država članica odredi više tijela kao nadležni organ:
 - a) oblasti nadležnosti svakog nadležnog organa moraju biti jasno definisane u pogledu odgovornosti i geografskih ograničenja;
 - b) mora biti uspostavljena koordinacija između tih tijela da bi se obezbijedio efikasan nadzor svih organizacija i lica koja podliježu Uredbi (EK) Br. 216/2008 i njenim pravilima primjene u okviru njihovih nadležnosti.
3. Države članice moraju obezbijediti da nadležni organ(-i) ima(-ju) neophodni kapacitet da se osigura nadzor svih lica i organizacija koje pokriva svojim programom nadzora, uključujući i dovoljno sredstava da ispuni zahtjeve ove Uredbe.
4. Države članice moraju obezbijediti osoblje nadležnog organa ne obavlja poslove nadzora kada postoji dokaz da bi to moglo dovesti direktno ili indirektno u sukob interesa, posebno kada se odnosi na porodicu ili finansijski interes.
5. Lica ovlašćena od strane nadležnog organa da obavljaju sertifikaciju i/ili nadzorne poslove moraju biti ovlašćena da obavljaju najmanje sljedeće zadatke:

- a) ispitujuju zapise, podatke, procedure i sve ostale materijale od značaja za izvršenje sertifikacije i/ili zadataka nadzora;
 - b) preuzmu kopije ili izvode iz tih zapisa, evidencija, procedura i drugog materijala;
 - c) traže usmeno objašnjenje na licu mjesta;
 - d) uđu u odgovarajuće prostorije, operativne lokacije ili sredstva prevoza;
 - e) vrše revizije, istrage, procjene i inspekcije, uključujući inspekcije na platformi i nenajavljene inspekcije; i
 - f) da preuzmu ili pokrenu prinudne mjere prema potrebi.
6. Poslovi iz stava 5 se vrše u skladu sa zakonskim odredbama odgovarajućih država članica.

Član 11c

Prelazne mjere

U pogledu organizacija za koje je Agencija nadležni organ u skladu sa članom 21(1)(b) Uredbe (EK) Br. 216/2008:

- a) Države članice moraju prenijeti Agenciji sve zapise u vezi sa nadzorom tih organizacija najkasnije do 8. aprila 2013.;
- b) procesi sertifikacije započete prije 8. aprila 2012. od strane država članica mora završiti ta država članica u koordinaciji sa Agencijom. Agencija će preuzeti sve svoje odgovornosti kao nadležni organ u vezi sa tim organizacijama nakon izdavanja sertifikata od strane te države članice;

(6) u članu 12, dodaje se sljedeći član:

'1 b. Izuzetno od odredbe stava 1, države članice mogu da odluče da ne primjenjuju odredbe Aneksa od I do IV do 8. aprila 2013.;

(7), u članu 12 (7), fraza 'stavovi od 2 do 6 ' su zamijenjeni sa 'stavovima od 1b do 6';

(8) dodaju se novi Prilozi V, VI i VII, tekst koji je dat u Aneksu ove Uredbe.

Član 2

- 1. Ova Uredba stupa na snagu 20. dana nakon objavljivanja u Službenom listu Evropske Zajednice.
Primjenjuje se od 8. aprila 2012.
- 2. Izuzeto od odredbe drugog podstava stav 1, države članice mogu da odluče da ne primjenjuju sljedeće odredbe:
 - a) Anekse od V do VII do 8. aprila 2013;
 - b) tačku ORA.GEN.200 (a)(3) Aneksa VII za imaoce uvjerenja kvalifikacije FSTD-ja, koji nijesu odobrene organizacija za obuku i ne posjeduju uvjerenje vazdušnog prevoznika, do 8. aprila 2014;
 - c) Prilozi VI i VII za odobrene organizacije za obuku i vazduhoplovno-medicinske centre koji nijesu usklađeni sa JAR-om do 8. aprila 2014;
 - d) tačka CC.GEN.030 Aneksa V do 8. aprila 2015;
 - e) Aneks V za članove kabinske posade koji su uključeni u komercijalne operacije helikopterima do 8. aprila 2015;
 - f) Prilozi VI i VII za organizacije za obuku koje pružaju obuke samo za dozvole pilota lakih aviona, dozvola privatnog pilota, dozvola pilota balona ili dozvola pilota jedrilice do 8. aprila 2015;

g) Prilozi VI i VII za organizacije za obuku koje pružaju obuke za ovlašćenje za probu i ispitivanje u skladu sa tačkom FCL.820 Aneksa I Uredbe (EZ) Br.1178/2011 do 8. aprila 2015.

3. Kada država članica koristi odredbe stava 2, mora obavijestiti Komisiju i Agenciju. Ovo obavještenje mora opisati trajanje i razloge za takvo odstupanje, kao i Program za realizaciju predviđenih aktivnosti koji sadrži i odgovarajuće vremenske termine.

Ova Uredba je obavezujuća u cjelini i direktno se primjenjuje u državama članicama u skladu sa sporazumom.

Sastavljeno u Briselu, 30. marta 2012.

*Za Komisiju
Predsjednik
Žoze Manuel Baroso*

Aneks V

KVALIFIKACIJE KABINSKE POSADE UKLJUČENE U OPERACIJE KOMERCIJALNOG VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

[DIO-CC]

POD-DIO GEN

OPŠTI ZAHTJEVI

CC.GEN.001 Nadležni organ

Za potrebe ovog dijela, nadležni organ je organ određen od strane države članice u kojoj lice podnosi zahtjev za izdavanje potvrde kabinske posade.

CC.GEN.005 Predmet

Ovaj dio utvrđuje zahtjeve za izdavanje potvrde kabinske posade i uslove za njihovu ispravnost i korišćenje od strane njihovih imalaca.

CC.GEN.015 Zahtjev za potvrde kabinske posade

Zahtjev za potvrdu kabinske posade mora biti napravljen u obliku i na način utvrđen od strane nadležnog organa.

CC.GEN.020 Minimalna starost

Podnosilac zahtjeva za potvrdu kabinske posade mora imati najmanje 18 godina starosti.

CC.GEN.025 Prava i uslovi

(a) Prava imaoa potvrde kabinske posade su da djeluju kao članovi kabinske posade u operacijama komercijalnog vazdušnog saobraćaja vazduhoplova iz člana 4(1)(b) i (c) Uredbe (EZ) broj 216/2008.

(b) Članovi kabinske posade mogu da koriste prava navedena u (a) samo ukoliko:

- (1) posjeduju važeću potvrdu kabinske posade kao što je dato u CC.CCA.105; i
- (2) su u skladu sa CC.GEN.030, CC.TRA.225 i važećim zahtjevima dijela-med.

CC.GEN.030 Dokumenti i vođenje evidencije

Da bi prikazali usklađenost sa važećim odredbama datim u CC.GEN.025 (b), svaki imalac mora da vodi, i da obezbijedi po zahtjevu, potvrdu kabinske posade, spisak i evidenciju obuke i provjera za svoje kvalifikacije za tip vazduhoplova ili varijante, osim ukoliko operater koji koristi njegove/njene usluge vodi takvu evidenciju i može ih dostaviti na zahtjev nadležnog organa ili imaoa.

POD-DIO CCA

POSEBNI ZAHTJEVI ZA POTVRDU KABINSKE POSADE

CC.CCA.100 Izdavanje potvrde kabinske posade

(a) Potvrda kabinske posade može da bude izdata samo podnosiocima zahtjeva koji su položili ispit nakon završetka početnog kursa obuke, u skladu sa ovim dijelom.

(b) Potvrdu kabinske posade izdaje:

(1) nadležni organ; i / ili

(2) organizacija odobrena da to učini od strane nadležnog organa.

CC.CCA.105 Važenje potvrde kabinske posade

Potvrda kabinske posade se izdaje sa neograničenim trajanjem, a ostaje važeća osim ukoliko:

(a) je suspendovana ili oduzeta od strane nadležnog organa, ili

(b) njen imalac nije koristio pripadajuća prava tokom prethodnih 60 mjeseci na najmanje jednom tipu aviona.

CC.CCA.110 Suspenzija i oduzimanje potvrde kabinske posade

(a) Ukoliko imaoci nijesu u saglasnosti sa ovim dijelom, njihova potvrda kabinske posade može biti suspendovana ili oduzeta od strane nadležnog organa.

(b) U slučaju suspenzije ili oduzimanja njihove potvrde kabinske posade od strane nadležnog organa, imalac:

(1) mora da bude obaviješten o ovoj odluci u pisanoj formi, i njihovom pravu na žalbu u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom;

(2) ne smije da koristi prava dodijeljena potvrdom kabinske posade;

(3) mora da obavijesti, bez nepotrebnog odgađanja, operatora koji koristi njihove usluge i

(4) vrati svoju potvrdu u skladu sa primjenljivim postupkom utvrđenim od strane nadležnog organa.

POD-DIO TRA

ZAHTJEVI ZA OBUKU ZA IMAOCE I PODNOSIOCE ZAHTJEVA ZA POTVRDU KABINSKE POSADE

CC.TRA.215 Obezbjedivanje obuke

Zahtijevana obuka u ovom Dijelu mora:

(a) biti obezbijedjena u organizaciji za obuku ili operateru komercijalnog vazdušnog saobraćaja odobrenog za to od strane nadležnog organa;

(b) izvoditi osoblje sa odgovarajućim iskustvom i biti kvalifikovana za elemente obuke koji se pokrivaju; i

(c) sprovesti se prema programu obuke i nastavnim planom dokumentovanim u odobrenju organizacije.

CC.TRA.220 Početni kurs obuke i ispit

(a) Podnosioci zahtjeva za potvrdu kabinske posade moraju završiti početni kurs obuke radi upoznavanja sa vazduhoplovnim okruženjem i radi sticanja dovoljnog osnovnog znanja i osnovne stručnosti potrebne za obavljanje dužnosti i izvršavanje obaveze vezane za sigurnosti putnika i leta tokom normalnih, vanrednih i u operacijama u slučaju opasnosti.

(b) Program početnog kursa obuke mora da obuhvata najmanje elemente navedene u Dodatku 1 ovog Dijela. Mora da obuhvata teorijsku i praktičnu obuku.

(c) Podnosioc zahtjeva za potvrdu kabinske posade mora polagati ispit koji pokriva sve elemente programa obuke navedene u (b), osim CRM obuke, radi prikaza da su dostigli nivo znanja i stručnosti potreban u (a).

CC.TRA.225 Kvalifikacije za tip vazduhoplova ili varijantu

(a) Imaoci važeće potvrde kabinske posade mogu samo raditi na vazduhoplovu ukoliko su kvalifikovani u skladu sa primjenjivim zahtjevima iz Dijela-ORO.

(b) Da bi se kvalifikovali za tip vazduhoplova ili varijantu, imalac:

(1) mora ispuniti zahtjeve važeće obuke, provjera i zahtjeva važnosti, pokrivajući kao odgovarajuće za vazduhoplove na kojima radi:

(I) posebnu obuku za tip vazduhoplova, prelaznu obuku operatera i upoznavanje;

(II) obuku o razlikama;

(III) periodičnu obuku i

(2) mora da je radio u prethodnih 6 mjeseci na tipu vazduhoplova, ili da je završio odgovarajuću obuku osvježanja znanja i provjeru prije nego što ponovo počne da radi na tom tipu vazduhoplova.

Dodatak 1 Dijela-CC

Početni kurs obuke i ispit

PROGRAM OBUKE

Program obuke početnog kursa obuke mora da obuhvata najmanje sljedeće:

1. Opšte teorijsko znanje o vazduhoplovstvu i vazduhoplovnih propisa koji pokrivaju sve elemente od značaja za dužnosti i odgovornosti kabinske posade:

1.1. vazduhoplovna terminologija, teorija letjenja, raspodjela putnika, oblast djelovanja, meteorologija i efekti kontaminacije površina vazduhoplova;

1.2. vazduhoplovni propisi od značaja za kabinsku posadu i uloga nadležnog organa;

1.3. dužnosti i odgovornosti kabinske posade tokom operacija i potreba da reaguju brzo i efikasno u situacijama u opasnosti;

1.4. stalna kompetencija i sposobnost da radi kao član kabinske posade, uključujući u pogledu ograničenja vremena letjenja i radnog vremena i zahtjevi odmora;

1.5. značaj obezbjeđivanja da se odgovarajući dokumenti i priručnici redovno ažuriraju, sa izmjenama predviđenim od strane operatera kako je primjenljivo;

1.6. značaj da kabinska posada obavlja svoje dužnosti u skladu sa operativnim priručnikom operatera;

1.7. značaj predpoletnog brifinga kabinske posade i pružanje neophodnih sigurnosnih informacija u vezi sa njihovim specifičnim dužnostima; i

1.8. značaj prepoznavanja kada članovi kabinske posade imaju ovlaštenje i odgovornost da pokrenu evakuaciju i druge procedure u slučaju opasnosti.

2. Komunikacija:

Tokom obuke, akcenat mora biti stavljen na značaj efikasne komunikacije između kabinske i letačke posade, uključujući i tehnike komunikacije, zajednički jezik i terminologiju.

3. Uvodni kurs o ljudskim faktorima (HF) u vazduhoplovstvu i unapređenje potencijala posade (CRM)

Ovaj kurs mora biti sproveden od strane najmanje jednog instruktora CRM-a kabinske posade. Elementi obuke moraju se detaljno obraditi i moraju da obuhvataju najmanje sljedeće:

3.1. *Opšte:* ljudski faktori u vazduhoplovstvu, opšta uputstva o CRM načelima i ciljevima, ljudske mogućnosti i ograničenja;

3.2. *Od značaja za individualnog člana kabinske posade:* svijest o ličnosti, ljudske greške i pouzdanost, stavovi i ponašanja, samo-procjena, stres i upravljanje stresom, umor i budnost, samopouzdanje, svjesnost situacije, prikupljanje i obrada informacija.

4. Postupanje sa putnicima i nadzor kabine:

4.1. značaj pravilne raspodjele mjesta sa osvrtom na masu i centražu aviona, posebne kategorije putnika i neophodnost sjedenja sposobnih putnika pored nenadziranih izlaza;

4.2. pravila koja se odnose na sigurno slaganje ručnog prtljaga i predmeta za usluge u kabini i rizik od njih kada postanu opasnost za putnike u putničkoj kabini ili kada na drugi način ometaju ili oštećuju opremu u slučaju opasnosti ili izlaza;

4.3. savjet o prepoznavanju i upravljanju putnika koji su, ili će biti, pod dejstvom alkohola ili su pod uticajem droga ili su agresivni;

4.4. predostrožnosti koje treba preduzeti kada se prevoze žive životinje u putničkoj kabini;

4.5. dužnosti koje treba preduzeti u slučaju turbulencije, uključujući obezbjeđenje putničkog prostora i

4.6. metode motivisanja putnika i kontrolu mase potrebnu da se ubrza evakuacija u slučaju opasnosti.

5. Aero-medicinski aspekti i prva pomoć:

5.1. Opšta uputstva o aero-medicinskim aspektima i opstanak;

5.2. fiziološki efekti letjenja sa posebnim akcentom na hipoksiji, zahtjevima kiseonika, funkciji Eustahijeve trube i barotraumi;

5.3. Osnove prve pomoći, uključujući brigu o:

(a) vazdušnoj bolesti;

(b) želudačno-crijevnim poremećajima;

(c) hiperventilaciji;

(g) opekotinama;

(e) ranama;

(f) nesvijesti, i

(g) prelomima i povredama mekih tkiva;

5.4. u letu, medicinski hitni slučajevi i odgovarajuća prva pomoć koja pokriva najmanje:

(a) astmu;

(b) stres i alergijske reakcije;

(c) šok;

(d) dijabetes;

(e) zagušenje;

(f) epilepsiju;

(g) porođaj;

(h) moždani udar i

(i) srčani udar;

5.5. upotreba odgovarajuće opreme, uključujući kiseonik za prvu pomoć, setove prve pomoći i medicinske setove za slučaj opasnosti i njihov sadržaj;

5.6. praktična obuka kardio-plućne reanimacije od strane svakog člana kabinske posade koristeći specijalno dizajniranu lutku i uzimajući u obzir karakteristike sredine u vazduhoplovu; i

5.7. zdravlje na putovanju i higijena, uključujući:

(a) higijenu u kabini;

(b) rizik od kontakta sa zaraznim bolestima i načini da se smanji takav rizik;

(c) manipulaciju kliničkog otpada;

(d) dezinsekciju vazduhoplova;

(e) rješavanje slučaja smrti u kabini, i

(f) budno upravljanje, fiziološke efekte umora, fiziologiju sna, cirkadijalni ritam i promjene vremenske zone.

6. Opasne materije u skladu sa važećim ICAO tehničkim uputstvima.

7. Opšti aspekti bezbjednosti u vazduhoplovstvu, uključujući i značaj odredbi navedenim u Uredbi (EK) br.300/2008.

8. Obuka za vatru i dim:

8.1. akcenat na odgovornost kabinske posade da se odmah bore u vanrednim situacijama koje uključuju vatru i dim, i posebno, akcenat na značaj utvrđivanja stvarnog izvora vatre;

8.2. značaj trenutnog informisanja posade, kao i konkretne akcije neophodne za koordinaciju i pomoć, kada je vatra ili dim otkriven;

8.3. potreba za čestim provjerama oblasti sa potencijalnim rizikom od požara uključujući toalet, kao i odgovarajuće detektore dima;

8.4. klasifikacija požara i odgovarajući tip sredstva za gašenje i procedure za određene situacije požara;

8.5. tehnike primjene sredstva za gašenje, posljedice pogrešne primjene, kao i upotreba u zatvorenom prostoru uključujući praktičnu obuku u gašenju požara i oblačenje i korišćenje opreme koja se koristi za zaštitu od dima u vazduhoplovstvu; i

8.6. opšte procedure zemaljskih hitnih službi na aerodromima.

9. Obuka preživljavanja:

9.1. principi preživljavanja u neprijateljskom okruženju (npr. polarna klima, pustinja, džungla, more), i

9.2. obuka preživljavanja u vodi koja obuhvata stvarno oblačenje i korišćenje lične flotacione opreme u vodi i upotrebu slajdova-splavova ili slične opreme, kao i stvarna obuka u vodi.

Aneks VI
ZAHTJEVI ZA VLASTI -VAZDUHOPLOVNO OSOBLJE
[DIO-ARA]
POD-DIO GEN
OPŠTI USLOVI
SEKCIJA I
Opšti

ARA.GEN.105 Definicije

Za potrebe ovog Djela i Dijela-ORA, primjenjuju se sljedeće definicije:

1. "Prihvatljivi načini usklađenosti (AMC)" su neobavezujući standardi koje je usvojila Agencija za ilustraciju mogućnosti uspostavljanja usaglašenosti sa Osnovnom Uredbom i njenim Pravilima za primjenu;
2. "Alternativni načini usklađenosti" su oni koji predlažu alternativu postojećem AMC-u ili oni koji predlažu novi način da se uspostavi usaglašenost sa Uredbom (EK) br.216/2008. i njenih Pravila za primjenu za koje nema odgovarajućih AMC-ova usvojenih od strane Agencije;
3. "Odobrena organizacija za obuku (ATO)" označava organizaciju kvalifikovanu za izdavanje ili nastavak odobrenja za pružanje obuke za dozvole pilota i povezanih ovlašćenja i uvjerenja;
4. "Model osnovnog trenažera za instrumentalnu obuku (BITD model)" označava definisanu kombinaciju hardvera i softvera, koji je stekao BITD kvalifikaciju;
- 5.. "Specifikacije sertifikacije (CS)" su tehnički standardi koje donosi Agencija ukazujući na načine da pokaže usaglašenost sa Osnovnom Uredbom i njenim Pravilima za primjenu i koja se mogu koristiti od strane organizacije u svrhu sertifikacije;
6. "Instruktor letjenja (FI)" je instruktor sa pravima sprovođenja obuke u vazduhoplovu, u skladu sa Dio-FCL;
7. "Uređaj za simuliranje leta (FSTD)" je uređaj za obuku koji je:
 - (a) u slučaju aviona, potpuni simulator letjenja (FFS), uređaj za letačku obuku (FTD), uređaj za vježbanje letačko-navigacijskih procedura (FNPT), ili osnovni trenažer za instrumentalnu obuku (BITD);
 - (b) u slučaju helikoptera, potpuni simulator leta (FFS), uređaj za letačku obuku (FTD) ili osnovni trenažer za instrumentalnu obuku (FNPT);
8. "FSTD kvalifikacija" je nivo tehničke sposobnosti FSTD kao što je definisano u dokumentu usklađenosti;
9. "FSTD korisnik" je organizacija ili lice koje zahtijeva obuku, provjeru ili testiranje korišćenjem FSTD u ATO;
10. "Prizemljenje" označava formalnu zabranu vazduhoplovu za polijetanje i preduzimanje mjera radi sprječavanja polijetanja;

11. "Upućujući materijal-uputstvo (GM)," je neobavezujući materijal razvijen od strane Agencije koji pomaže da se ilustruje smisao zahtjeva ili specifikacije i koristi se da podrži tumačenje Osnovne Uredbe, njenih Pravila primjene i AMC;
12. "ARO.RAMP" je Pod-dio Ramp ANEKS-a II Uredbe o vazdušnim operacijama;
13. "Drugi uređaj za obuku (OTD)" označava sredstvo koje se koristi za obuku pilota osim FSTD koji obezbjeđuje obuku kada potpuna pilotska kabina ili kokpit okruženje nije potrebno;
14. "Dio-ARA" je ANEKS VI Uredbe o civilnom vazduhoplovnom osoblju;
15. "Dio-ORO" je ANEKS III Uredbe o vazdušnim operacijama;
16. "Dio-CC" je ANEKS V Uredbe o civilnom vazduhoplovnom osoblju;
17. "Dio-FCL" je ANEKS I Uredbe o civilnom vazduhoplovnom osoblju;
18. "Dio-MED" je ANEKSu IV Uredbe o civilnom vazduhoplovnom osoblju;
19. "Dio-ORA" je ANEKS VII Uredbe o civilnom vazduhoplovnom osoblju;
20. "Sjedište" označava glavnu upravu ili registrovanu upravu organizacije u okviru koje se koriste glavne finansijske funkcije i operativna kontrola aktivnosti navedenih u ovoj Uredbi;
21. "Uputstvo za test kvalifikacije (QTG)" je dokument namijenjen da prikaže performanse i kvalitet rukovanja FSTD-ija vazduhoplova, klase aviona ili tipa helikoptera, simulirani u propisanim granicama i da su svi primjenljivi zahtjevi ispunjeni. QTG uključuje i podatke o vazduhoplovu, klasi aviona ili tipu helikoptera i FSTD podataka korišćenih da podrže validaciju.

ARA.GEN.115 Dokumentacija za nadzor

Nadležni organ dužan je da obezbijedi sve zakonske akte, standarde, pravila, tehničke publikacije i predmetna dokumenta za odgovarajuće osoblje kako bi im se omogućilo da obavljaju svoje zadatke i da vrše svoje dužnosti.

ARA.GEN.120 Načini usklađenosti

- (a) Agencija mora razviti Prihvatljive načine usklađenosti (AMC), koji se mogu koristiti radi utvrđivanja usaglašenosti sa Uredbom (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene. Kada su AMC-ovi ispunjeni, svi predmetni zahtjevi Pravila primjene su ispunjeni.
- (b) Prihvatljivi načini usklađenosti se mogu koristiti radi uspostavljanja poštovanja Pravila primjene.
- (c) Nadležni organ mora da uspostavi sistem dosljedne procjene da svi prihvatljivi načini usklađenosti koje sam koristi ili od strane organizacije i lica koja su pod nadzorom omogućavaju uspostavljanje usklađenosti sa Uredbom (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene.
- (d) Nadležni organ mora da procijeni sve primjenjive načine usklađenosti predložene od strane organizacije u skladu sa ORA.GEN.120 analizom dokumentacije i pod uslovom, ako to smatra neophodnim, obavljanjem inspekcije organizacije.

Kada nadležni organ utvrdi da su primjenjivi načini usklađenosti u skladu sa Pravima primjene, mora bez nepotrebnog odlaganja:

- (1) obavjestiti podnosioca zahtjeva da primjenjivi načini usklađenosti mogu biti implementirani i, ako je primjenjivo, da dopuni odobrenje ili uvjerenje podnosioca zahtjeva u skladu sa tim; i

- (2) da obavijesti Agenciju o njihovom sadržaju, uključujući i kopije svih relevantnih dokumenata;
- (3) da obavijesti drugi MS o primjenjivim načinima usklađenosti koji su prihvaćeni.

(e) Kada nadležni organ sam koristi primjenjive načine usklađenosti radi postizanja usaglašenosti sa Uredbom (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene mora da:

- (1) ih učini dostupnim svim organizacijama i osobama koje su pod njenim nadzorom i
- (2) bez odgađanja obavijesti Agenciju.

Nadležni organ je dužan je da dostavi Agenciji potpun opis primjenjivih načina usklađenosti, uključujući bilo koje revizije procedura koje mogu biti relevantne, kao i procjenu koja prikazuje da su Pravila primjene ispunjena.

ARA.GEN.125 Informisanje Agencije

(a) Nadležni organ će bez odgađanja obavijestiti Agenciju u slučaju bilo kakvih značajnih problema sa primjenom Uredbe (EK) No 216/2008 i njenih pravila primjene.

(b) Nadležni organ dužan je da dostavi Agenciji sigurnosno značajne informacije koje proizlaze iz izvještaja o događajima koje je primio.

ARA.GEN.135 Neposredna reakcija na problem sigurnosti

(a) Bez prejudiciranja Direktive 2003/42/EZ Evropskog Parlamenta i Savjeta nadležni organ mora implementirati sistem koji na odgovarajući način prikuplja, analizira i distribuira informacije o sigurnosti.

(b) Agencija mora implementirati sistem da na odgovarajući način analizira sve primljene relevantne informacije sigurnosti i da bez odgađanja dostavi državama članicama i Komisiji informacije, uključujući i preporuke ili korektivne mjere koje treba preduzeti, neophodne za njih, radi pravovremene reakcije na problem sigurnosti koji uključuje proizvode, djelove, uređaje, lica ili organizacije koji podliježu Uredbi (EK) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene.

(c) Po prijemu informacije iz (a) i (b), nadležni organ će preduzeti odgovarajuće mjere za rješavanje problema sigurnosti.

(d) Sa mjerama koje se preduzimaju pod (c) moraju odmah biti obavještena sva lica ili organizacije koje moraju da budu usklađene sa njima, prema Uredbi (EK) No 216/2008 i njenim pravilima o izvršenju. Nadležni organ će takođe obavijestiti o tim mjerama Agenciju i, kada je potrebno da se kombinuje akcija, druge relevantne članice.

SEKCIJA II

Upravljanje

ARA.GEN.200 Sistem upravljanja

(a) Nadležni organ mora da uspostavi i održava sistem upravljanja, uključujući najmanje:

(1) dokumentovana pravila i procedure za opis svoje organizacije, načina i metoda radi postizanja usaglašenosti sa Uredbom (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene. Procedure moraju da budu ažurirane i da služe kao osnovni radni dokumenti nadležnog organa za sve odgovarajuće zadatke;

(2) dovoljan broj osoblja da izvršava svoje zadatke i ispuni svoje dužnosti. To osoblje mora biti kvalifikovano za obavljanje dodijeljenih im zadataka i da ima potrebno znanje, iskustvo, početnu i periodičnu obuku kako bi se obezbijedila stalna osposobljenost. Mora postojati sistem za planiranje dostupnosti osoblja, u cilju obezbjeđenja pravilnog ispunjenja svih zadataka;

(3) odgovarajuća sredstva i kancelarije za smještaj za obavljanje dodijeljenih zadataka;

(4) funkciju za nadzor usklađenosti sistema upravljanja sa relevantnim zahtjevima i adekvatnim procedurama, uključujući uspostavljanje internog procesa provjera-audit-a i procesa upravljanja sigurnosnim rizicima. Nadzor usklađenosti mora da sadrži sistem povratne informacije o nalazima provjere-audita-a do najvišeg rukovodstva nadležnog organa kako bi se osiguralo sprovođenje korektivnih mjera po potrebi; i

(5) osobu ili grupu lica, krajnje odgovornih rukovodstvu nadležnog organa za funkciju nadzora usklađenosti.

(b) Nadležni organ mora, za svaku oblast djelatnosti, uključujući sistem upravljanja, da imenuje jedno ili više lica sa krajnjom odgovornošću za upravljanje odgovarajućim zadacima.

(c) Nadležni organ mora da utvrdi procedure za učešće u međusobnoj razmjeni svih potrebnih informacija i pomoći sa drugim nadležnim organima, uključujući i nalaze i naknadne aktivnosti koje su rezultat nadzora lica i organizacija koje vrše aktivnosti na teritoriji države članice, ali su sertifikovani kod nadležnog organa druge države članice ili Agencije.

(d) kopija procedura koje se odnose na sistem upravljanja i njihove izmjene moraju biti dostupne Agenciji radi standardizacije.

ARA.GEN.205 Raspodjela zadataka kvalifikovanim subjektima

(a) Zadaci koji se odnose na početnu sertifikaciju ili stalni nadzor lica ili organizacija koji podliježu Uredbi (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene moraju biti dodijeljeni od strane države članice samo kvalifikovanim subjektima. Prilikom dodjeljivanja zadataka, nadležni organ mora da obezbijedi da ima:

(1) sistem za početnu i stalnu procjenu da je kvalifikovani subjekt usklađen sa ANEKS-om V Uredbe (EZ) br.216/2008.

Ovaj sistem i rezultati procjene moraju biti dokumentovani;

(2) dokumentovani sporazum sa kvalifikovanim subjektom, koji su odobrile obje strane na odgovarajuće rukovodećem nivou, koji jasno definiše:

(I) zadatke;

(II) obezbjeđivanje izjava, izvještaja i zapisnika;

(III) tehničke uslove koji treba da se ispune za obavljanje tih zadataka;

(IV) odgovarajuću pokrivenost odgovornosti, i

(V) zaštitu informacija stečenih u vršenju takvih zadataka.

(b) Nadležni organ mora da obezbijedi proces interne provjere-audit-e i proces upravljanja sigurnosnim rizicima zahtijevanim u ARA.GEN.200 (a)(4) da pokrivaju sve zadatke sertifikacije ili stalnog nadzora obavljenog u njegovo ime.

ARA.GEN.210 Promjene u sistemu upravljanja

(a) Nadležni organ mora da ima sistem da identifikuje promjene koje utiču na njegovu sposobnost da obavlja zadatke i ispunji svoje dužnosti kao što je definisano u Uredbi (EK) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene. Ovaj sistem mora omogućiti da se preduzmu mjere, prema potrebi, da se obezbijedi da njegov sistem upravljanja ostane adekvatan i efikasan.

(b) Nadležni organ mora ažurirati svoj sistem upravljanja kako bi odražavao blagovremeno svaku promjenu Uredbe (EK) br.216/2008 i njenih Pravila primjene, kako bi se obezbijedilo efikasno sprovođenje.

(c) Nadležni organ mora da obavjesti Agenciju o promjenama koje utiču na njegovu sposobnost da obavlja svoje zadatke i ispunji odgovornosti, kako je definisano u Uredbi (EK) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene.

ARA.GEN.220 Vođenje evidencije

(a) Nadležni organ mora da uspostavi sistem vođenja evidencije sa adekvatnim skladištenjem, pristupačnosti i pouzdanim praćenjem:

- (1) dokumentovanih pravila i procedura sistema upravljanja;
- (2) obuka, kvalifikacija i autorizacija njenih kadrova;
- (3) dodijeljenih zadataka, koji pokrivaju sve elemente koje zahtijeva ARA.GEN.205, kao i detalje o dodijeljenim zadacima;
- (4) procesa sertifikacije i stalnog nadzora sertifikovanih organizacija;
- (5) procesa za izdavanje dozvola osoblja, ovlašćenja, uvjerenja i potvrda i za stalni nadzor imaoca tih dozvola, ovlašćenja, sertifikata i potvrda;
- (6) procesa za izdavanje sertifikata kvalifikacije FSTD i za stalni nadzor FSTD i organizacije koja ga koristi;
- (7) nadzora nad licima i organizacijama koje obavljaju djelatnost na teritoriji države članice, ali nadgledana ili sertifikovana od strane nadležnog organa druge države članice ili Agencije, kako je dogovoreno između ovih vlasti;
- (8) procjena i obavještenja Agenciji primjenjivih načina usklađenosti predloženih od strane organizacija i procjenu primjenjivih načina usklađenosti koje koristi sam nadležni organ;
- (9) nalaza, korektivnih akcija i datuma zatvaranja akcije;
- (10) sprovođenja mjera;
- (11) informacija o sigurnosti i naknadnim mjerama; i
- (12) upotrebe odredbi fleksibilnosti u skladu sa članom 14 Uredbe (EK) br.216/2008.

(b) Nadležni organ mora da vodi evidenciju o svim sertifikatima organizacija, sertifikatima kvalifikacije FSTD i dozvolama osoblja, uvjerenjima i potvrdoma koje izdaju.

(c) Svi zapisi moraju da se čuvaju u najmanjem periodu navedenom u ovoj Uredbi. U nedostatku takve naznake, evidencija se vodi za period od najmanje 5 godina koji podliježe primjenjivom Zakonu o zaštiti podataka.

SEKCIJA III

Nadzor, sertifikacija i sprovođenje

ARA.GEN.300 Nadzor

(a) Nadležni organ je dužan da verificuje:

(1) usklađenosti sa zahtjevima koji važe za organizacije ili osobe prije izdavanja uvjerenja organizacije, odobrenja, potvrde ili sertifikat kvalifikacije FSTD-a ili dozvolu osoblja, ovlaštenja, ili potvrda, kako je primjenjivo;

(2) stalnu usklađenost sa primjenjivim zahtjevima organizacije koju je sertifikovao, lica i imaoce sertifikata kvalifikacije FSTD;

(3) sprovođenje odgovarajućih sigurnosnih mjera pod mandatom nadležnog organa kao što je definisano u ARA.GEN.135 (c) i (d).

(b) Ova verifikacija mora:

(1) biti podržana dokumentacijom posebno napravljena za osoblje odgovorno za nadzor sigurnosti sa smjernicama za obavljanje svoje funkcije;

(2) obezbijediti odnosnim licima i organizacijama rezultate aktivnosti nadzora sigurnosti;

(3) da se zasniva na provjerama-audit-ima i inspekcijama, uključujući na platformi i nenajavljene inspekcije; i

(4) da pruži dokaze nadležnom organu u slučaju da su potrebne neophodne dalje akcije, uključujući mjere predviđene u ARA.GEN.350 i ARA.GEN.355.

(c) Obim nadzora definisan u (a) i (b) mora uzeti u obzir rezultate prethodnih nadzornih aktivnosti i prioritete sigurnosti.

(d) Bez obzira na nadležnosti država članica i njihove obaveze date u ARO.RAMP, obim aktivnosti nadzora koje se obavljaju na teritoriji države članice od strane lica ili organizacije sa sjedištem, odnosno sa prebivalištem u drugoj državi članici mora da se utvrdi na osnovu sigurnosnih prioriteta, kao i od predašnjih nadzornih aktivnosti.

(e) Kada aktivnost osobe ili organizacije uključuje više od jedne države članice ili Agencije, nadležni organ nadležan za nadzor pod (a) može da se dogovori da nadzorne zadatke obavlja nadležni organ(-i) države članice(-a) gdje se odvija aktivnost ili Agencija. Svaka osoba ili organizacija koja je predmet ovog sporazuma mora biti obaviještena o njegovom postojanju i obimu.

(f) Nadležni organ mora da prikuplja i obrađuje sve informacije koje smatra korisnim za nadzor, uključujući i inspekcije na platformi i nenajavljene inspekcije.

ARA.GEN.305 Program nadzora

(a) Nadležni organ mora da uspostavi i održava program nadzora koji obuhvata nadzorne aktivnosti zahtijevane u ARA.GEN.300 i ARO.RAMP.

(b) Za organizacije sertifikovane od strane nadležnog organa i imaoce sertifikata kvalifikacije FSTD program nadzora mora biti razvijen uzimajući u obzir posebnu prirodu organizacije, složenost aktivnosti, rezultate proteklih sertifikacija i/ili nadzornih aktivnosti i mora da se zasniva na procjeni pridruženih rizika. On sadrži u okviru svakog ciklusa planiranog nadzora:

(1) provjere-audit-e i inspekcije, uključujući i inspekcije na platformi i nenajavljene inspekcije, po potrebi;

(2) sastanke između odgovornog rukovodioca i nadležnog organa da bi se obezbijedilo uzajamno obavješćavanje o značajnim pitanjima.

(c) Za organizacije sertifikovane od strane nadležnog organa i imaoce sertifikata kvalifikacije FSTD ciklus planiranog nadzora ne smije da prelazi 24 mjeseca. Ciklus planiranog nadzora može biti umanjen ukoliko postoje dokazi da su sigurnosne performanse organizacije ili imalaoa sertifikata kvalifikacije FTSD smanjene.

Ciklus planiranog nadzora se može produžiti na najviše 36 mjeseci ukoliko je nadležni organ utvrdio da je, tokom prethodna 24 mjeseca:

(1) organizacija prikazala efikasnu identifikaciju opasnosti vazduhoplovne sigurnosti i upravljanja rizicima;

(2) organizacija kontinuirano prikazuje da pod ORA.GEN.130 ima potpunu kontrolu nad svim promjenama;

(3) nijedan nalaz nivoa 1 nije izdat; i

(4) sprovedene su sve korektivne akcije u prihvaćenom roku ili produženom od strane nadležnog organa kao što je dato u ARA.GEN.350 (d)(2).

Ciklus planiranog nadzora može biti dalje proširen na najviše 48 mjeseci ukoliko, pored navedenog, organizacija je uspostavila, a nadležni organ odobrio, efikasan sistem stalnog izvješćavanja nadležnom organu o sigurnosnim performansama i regulatornim saglasnostima same organizacije.

(d) Za lica koja posjeduju dozvolu, uvjerenje, ovlašćenje, ili potvrdu izdatu kod nadležnog organa program nadzora mora da obuhvati inspekcije, uključujući i nenajavljene inspekcije, prema potrebi.

(e) Program nadzora mora da obuhvata evidenciju o datuma kada se očekuje provjera-audit, inspekcija i sastanci i kada su provjere, inspekcije i sastanci sprovedene.

ARA.GEN.310 Početni postupak sertifikacije - Organizacije

(a) Nakon prijema zahtjeva za početno izdavanje sertifikata za organizaciju, nadležni organ mora verifikovati usklađenost organizacije sa važećim zahtjevima.

(b) Kada utvrdi da je organizacija u skladu sa važećim zahtjevima, nadležni organ mora da izda uvjerenje(-a), dato u Aneksu III i V ovog Dijela. Uvjerenje(-a) se izdaju na neograničeno trajanje. Prava i obim aktivnosti za koje je ta organizacija odobrena da sprovodi, mora biti navedena u prilogu odobrenja uvjerenja.

(c) Radi omogućavanja organizaciji da sprovede promjene bez prethodnog odobrenja nadležnog organa u skladu sa ORA.GEN.130, nadležni organ mora da odobri proceduru koju podnosi organizacija kojom definiše obim takvih promjena i kojom opisuje kako će se upravljati tim promjenama i kako će se obavješćavati.

ARA.GEN.315 Postupak za izdavanje, produženje, obnovu ili promjenu dozvole, ovlašćenja, uvjerenja ili potvrde – lica

(a) Nakon prijema zahtjeva za izdavanje, produženje, obnovu ili promjenu dozvole osoblja, ovlašćenja, uvjerenja ili potvrde i bilo kojeg pratećeg dokumenta, nadležni organ je dužan da provjeri da li podnosilac zahtjeva ispunjava primjenjive zahtjeve.

(b) Kada utvrdi da podnosilac zahtjeva ispunjava primjenljive zahtjeve, nadležni organ mora da izda, produži, obnovi ili promijeni dozvolu, uvjerenje, ovlaštenje, odnosno potvrdu.

ARA.GEN.330 - Promjene - organizacije

(a) Po prijemu zahtjeva za promjenu za koju je potrebno prethodno odobrenje, nadležni organ utvrđuje da li je organizacija u skladu sa važećim zahtjevima prije izdavanja odobrenja.

Nadležni organ propisuje uslove pod kojim organizacija može da obavlja aktivnosti za vrijeme promjene, osim ukoliko nadležni organ utvrdi da uvjerenje organizacije treba da bude suspendovano. Kada se uvjeri da je organizacija u skladu sa važećim zahtjevima, nadležni organ mora da odobri promjenu.

(b) Bez prejudiciranja bilo kojih dodatnih mjera sprovođenja, kada organizacija sprovodi promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje bez odobrenja nadležnog organa kao što je definisano u (a), nadležni organ mora da suspenduje, ograniči ili ukine uvjerenje organizacije.

(c) Za promjene koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje, nadležni organ mora da procijeni informacije iz obavještenja koje je poslala organizacija u skladu sa ORA.GEN.130 da verifikuje usklađenosti sa važećim zahtjevima. U slučaju neusklađenosti, nadležni organ mora:

(1) da obavijesti organizaciju o neusklađenosti i da zahtijeva dalje promjene; i

(2) u slučaju nalaza nivoa 1 i nivoa 2, da djeluje u skladu sa ARA.GEN.350.

ARA.GEN.350 Nalazi i korektivne akcije - Organizacije

(a) Nadležni organ za nadzor u skladu sa ARA.GEN.300 (a) mora da ima sistem za analizu nalaza od značaja za njihovu sigurnost.

(b) Nalaz nivoa 1 će biti izdat od strane nadležnog organa kada se otkrije bilo koja značajna neusklađenost sa važećim zahtjevima Uredbe (EK) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene, sa procedurama organizacije i priručnikom ili sa uslovima odobrenja ili uvjerenja koja smanjuju sigurnost ili ozbiljno ugrožavaju sigurnost.

Nalazi nivoa 1 obuhvataju:

(1) neuspjeh da se pruži pristup nadležnog organa objektima organizacije kao što je definisano u ORA.GEN.140 tokom uobičajenih radnih sati i nakon dva pismena zahtjeva;

(2) dobijanje ili održavanje važnosti uvjerenja organizacije pomoću falsifikovanja podnietog dokumenta dokaza;

(3) dokaz zloupotrebe ili korišćenje lažnog uvjerenja organizacije; i

(4) nepostojanje odgovornog rukovodioca.

(c) Nalaz nivoa 2 će biti izdat od strane nadležnog organa kada za svaku otkrivenu neusklađenost sa važećim zahtjevima Uredbe (EK) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene, sa procedurama organizacije i priručnikom ili sa uslovima odobrenja ili uvjerenja koja bi mogla smanjiti sigurnost ili ugroziti sigurnost.

(d) Kada je nalaz otkriven tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležni organ mora, bez predrasuda na bilo koju dodatnu akciju koju zahtijeva Uredba (EK) br.216/2008 i njena Pravila primjene, dostaviti nalaz organizaciji u pisanoj formi i zahtijevati korektivne aktivnosti na

rješavanju uočene neusklađenosti. Gdje je primjenjivo, nadležni organ mora obavijestiti državu u kojoj je vazduhoplov registrovan.

(1) U slučaju nalaza nivoa 1 nadležni organ mora preduzeti hitne i odgovarajuće mjere da zabrani ili ograniči aktivnosti i, ukoliko je potrebno, da preduzme akciju da ukine uvjerenje ili posebno odobrenje ili da ograniči ili suspenduje u cjelini ili djelimično, u zavisnosti od obima nalaza nivoa 1, do uspješnog završetka korektivnih mjera preuzetih od strane organizacije.

(2) U slučaju nalaza nivoa 2, nadležni organ mora:

(i) potvrditi organizaciji period implementacije korektivne akcije primjereno prirodi nalaza koji u svakom slučaju u početku ne smije biti više od 3 mjeseca. Na kraju ovog perioda, i zavisno od prirode nalaza, nadležni organ može da produži tromjesečni period zavisno od zadovoljavajućeg plana korektivnih akcija dogovorenih sa nadležnim organom; i

(ii) da procijeni korektivne akcije i plan implementacije koji je predložila organizacija i, ukoliko procjena zaključi da su oni dovoljni za rješavanje svih neusklađenosti, da ih prihvati.

(3) Ako organizacija ne podnese prihvatljiv plan korektivnih akcija, odnosno ne izvrši korektivnu akciju u prihvaćenom roku ili produženom od strane nadležnog organa, nalaz će biti podignut na nalaz nivoa 1 i preduzeti mjere navedene u (d)(1).

(4) Nadležni organ mora da evidentira sve podignute nalaze ili koje je dostavio, ukoliko je primjenljivo, mjere sprovođenja koje je primijenio, kao i sve korektivne akcije i datum zatvaranja akcija za nalaze.

(d) Bez prejudiciranja bilo kojih dodatnih mjera za sprovođenje, kada organ države članice koji djeluje pod odredbom ARA.GEN.300 (d) otkrije neusklađenost sa važećim zahtjevima Uredbe (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene od strane organizacije sertifikovane kod nadležnog organa druge države članice ili Agencije, on mora obavijestiti nadležni organ sa naznačenim nivom nalaza.

ARA.GEN.355 Nalazi i mjere sprovođenja – lica

(a) Ukoliko, u toku nadzora ili na bilo koji drugi način, se pronade dokaz nadležnog organa odgovornog za nadzor u skladu sa ARA.GEN.300 (a) koji ukazuje na neusklađenost sa važećim zahtjevima lica imaoca dozvole, uvjerenja, ovlašćenja ili potvrde izdate u skladu sa Uredbom (EK) br.216/2008 i njenim Pravilima primjene, nadležni organ mora ustanoviti nalaz, zabilježiti ga i dostaviti u pisanoj formi imaocu dozvole, uvjerenja, ovlašćenja ili potvrde.

(b) Kada je takav nalaz ustanovljen, nadležni organ mora izvršiti istragu. Ukoliko je nalaz potvrđen, on će:

(1) ograničiti, suspendovati ili oduzeti dozvolu, uvjerenje, ovlašćenje ili potvrdu ako je primjenljivo, kada je identifikovan problem sigurnosti; i

(2) preduzeti sve dalje neophodne mjere sprovođenja kako bi se prekinuo nastavak neusklađenosti.

(c) Kada je primjenljivo, nadležni organ mora obavijestiti lice ili organizaciju koja je izdala ljekarsko uvjerenje ili potvrdu.

(d) Bez prejudiciranja bilo koje dodatne mjere sprovođenja, kada organ države članice djeluje po odredbi ARA.GEN.300(d) i pronade dokaz neusklađenosti važećih zahtjeva lica koje ima

dozvolu, uvjerenje, ovlaštenje ili potvrdu nadležnog organa bilo koje druge države članice, dužan je da obavijesti nadležni organ.

(e) Ukoliko, se u toku nadzora ili na bilo koji drugi način, pronađe dokaz koji pokazuje neusklađenost sa važećim zahtjevima lica koja podliježu zahtjevima datim u Uredbi (EK) br 216/2008 i njenim Pravilima primjene i ne posjeduju dozvolu, uvjerenje, ovlaštenje ili potvrdu u skladu sa tom Uredbom i njenim Pravilima primjene, nadležni organ koji je identifikovao neusklađenost mora preduzeti sve potrebne mjere sprovođenja da se prekine neusaglašenost.

POD-DIO FCL

POSEBNI ZAHTJEVI VEZANI ZA LICENCIRANJE LETAČKE POSADE

SEKCIJA I

Opšte

ARA.FCL.120 Vođenje evidencije

Pored evidencije zahtijevane u ARA.GEN.220 (a), nadležni organ vodi u svom sistemu evidenciju rezultata ispita teorijskog znanja i procjena sposobnosti pilota.

SEKCIJA II

Dozvole, ovlaštenja i uvjerenja

ARA.FCL.200 Procedure za izdavanje, produženje važenja ili obnovu dozvole, ovlaštenja ili uvjerenja

(a) Izdavanje dozvola i ovlaštenja. Nadležni organ izdaje dozvolu pilota i pridružena ovlaštenja, koristeći obrazac dat u Prilogu I ovog Dijela.

(b) Izdavanje uvjerenja instruktora i ispitivača. Nadležni organ izdaje uvjerenje instruktora ili ispitivača kao: (1) upis odgovarajućih prava u dozvolu pilota kao što je utvrđeno u Prilogu I ovog Dijela; ili

(2) poseban dokument, na obrascu i na način utvrđen od strane nadležnog organa.

(c) Upisivanje u dozvole od strane ispitivača. Prije posebnog ovlaštenja određenih ispitivača za produženje ili obnovu ovlaštenja ili uvjerenja, nadležni organ mora razviti odgovarajuće procedure.

ARA.FCL.205 Nadzor ispitivača

(a) Nadležni organ mora razviti program nadzora radi praćenja ponašanja i performansi ispitivača uzimajući u obzir:

(1) broj ispitivača koje je sertifikovao; i

(2) broj ispitivača sertifikovanih kod drugih nadležnih organa koji vrše svoja prava unutar teritorije gdje nadležni organ vrši nadzor.

(b) Nadležni organ mora da vodi listu ispitivača koje je sertifikovao i ispitivača sertifikovanih kod drugih nadležnih organa koji koriste svoja prava na njenoj teritoriji i kojima je nadležni organ obezbijedio briefing u skladu sa FCL.1015 (c)(2). Lista mora navesti prava ispitivača i objavljuje se i ažurira od strane nadležnog organa.

(c) Nadležni organ mora razviti procedure radi određivanja ispitivača za obavljanje praktičnih ispita.

ARA.FCL.210 Obavještenje za ispitivače

Nadležni organ može obezbijediti ispitivače koje je sertifikovao i ispitivače sertifikovane od strane drugih nadležnih organa koji koriste svoja prava na njegovoj teritoriji sa sigurnosnim kriterijumima koji se primjenjuju tokom sprovođenja praktičnih ispita i provjera stručnosti na vazduhoplovu.

ARA.FCL.215 Period važenja

(a) Prilikom izdavanja ili obnove ovlašćenja ili uvjerenja, nadležni organ ili, u slučaju obnove, ispitivač posebno ovlašćen od strane nadležnog organa, mora da produži period važenja do kraja odgovarajućeg mjeseca.

(b) Prilikom produženja ovlašćenja, uvjerenja instruktora ili ispitivača, nadležni organ ili ispitivač posebno ovlašćen od strane nadležnog organa, mora da produži period važenja ovlašćenja ili uvjerenja do kraja odgovarajućeg mjeseca.

(c) Nadležni organ, ili ispitivač posebno ovlašćen od strane nadležnog organa, mora unijeti datum isticanja važenja dozvole ili uvjerenja.

(d) Nadležni organ može da razvije procedure kako bi dozvolio korišćenje prava imalaca dozvole ili uvjerenja za najduže 8 nedjelja nakon uspješnog završetka primjenjivog ispita, do upisa u dozvolu ili uvjerenje.

ARA.FCL.220 Procedure za ponovno izdavanje dozvola pilota

(a) Nadležni organ mora ponovo izdati dozvolu kad god je potrebno iz administrativnih razloga i:

(1) nakon početnog izdavanja ovlašćenja; ili

(2) kada je rubrika XII dozvole date u dodatku I ovog Dijela popunjena i nema preostalog prostora.

(b) Samo važeća ovlašćenja i uvjerenja mogu biti prebačena u novi dokument dozvole.

ARA.FCL.250 Ograničenje, suspenzija ili oduzimanje dozvole, ovlašćenja i uvjerenja

(a) Nadležni organ će ograničiti, suspendovati ili ukinuti dozvolu pilota i povezana ovlašćenja ili uvjerenja u skladu sa ARA.GEN.355 u, ali ne ograničavajući se samo, sljedećim okolnostima:

(1) sticanje dozvole pilota, ovlašćenja ili uvjerenja putem falsifikovanja dostavljenih dokumentovanih dokaza;

(2) falsifikovanje zapisa u letačkoj knjižici i dozvoli ili uvjerenju;

(3) kada imalac dozvole prestane da ispunjava važeće zahtjeve Dijela-FCL;

(4) kada se koriste prava dozvole, ovlašćenja ili uvjerenja sa negativnim uticajem alkohola ili droga;

(5) neusklađenost sa važećim operativnim zahtjevima;

(6) dokaz zloupotrebe ili prevare korišćenja uvjerenja; ili

- (7) neprihvatljivo izvođenje u bilo kojoj fazi leta ispitivačevih dužnosti i odgovornosti.
- (b) Nadležni organ takođe može ograničiti, suspendovati ili oduzeti dozvolu, ovlašćenje ili uvjerenje na osnovu pisanog zahtjeva imaoca dozvole ili uvjerenja.
- (c) Svi praktični ispiti, provjere stručnosti ili procjene sposobnosti izvršene tokom suspenzije ili nakon ukidanja uvjerenja ispitivača će biti nevažeći.

SEKCIJA III

Ispiti teorijskog znanja

ARA.FCL.300 Procedure ispita

- (a) Nadležni organ mora uspostaviti neophodne mjere i procedure kako bi podnosiocima zahtjeva omogućio ispite teorijskog znanja u skladu sa važećim zahtjevima Dijela-FCL.
- (b) U slučaju ATPL, MPL dozvole profesionalnog pilota (CPL), i ovlašćenja za letjenje po instrumentima, procedure moraju ispuniti sljedeće:
- (1) ispiti se moraju vršiti u pisanoj ili formi baziranoj na računaru.
- (2) pitanja za ispit mora izabrati nadležni organ, prema zajedničkoj metodi koja obuhvata cjelokupni nastavni plan u svakom predmetu, iz evropske centralne banke pitanja (ECQB). ECQB je baza pitanja sa višestrukim izborom koju posjeduje Agencija.
- (3) ispitivanje iz komunikacije može biti posebno odvojeno od drugih predmeta. Podnosilac zahtjeva koji je prethodno položio jedan ili oba ispita, komunikacijama u pravilima vizuelnog letjenja (VFR) i komunikacijama u pravilima letjenja po instrumentima (VFR), ne mora ponovo polagati odgovarajuće sekcije.
- (c) Nadležni organ mora da obavijesti podnosioca zahtjeva o jezicima dostupnim za ispite.
- (d) Nadležni organ mora da uspostavi adekvatne procedure kako bi se osigurala ispravnost ispita.
- (e) Ukoliko nadležni organ utvrdi da podnosilac zahtjeva nije u skladu sa procedurama ispitivanja u toku ispita, ovo će se ocijeniti sa neuspjehom na ispitu podnosioca zahtjeva, bilo jednog predmeta ili ispita u cjelini.
- (f) Nadležni organ će podnosiocima zahtjeva za koje je dokazao da varaju na ispitu zabraniti bilo kakvo dalje polaganje ispita za period od najmanje 12 mjeseci od datuma ispita na kojem su pokušali da prevare.

POD-DIO CC

POSEBNI ZAHTJEVI VEZANI ZA KABINSKU POSADU

SEKCIJA I

Potvrda kabinske posade

ARA.CC.100 Procedure za potvrde kabinske posade

- (a) Nadležni organ mora da utvrdi procedure za izdavanje, vođenje evidencije i nadzor potvrda kabinske posade u skladu sa ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 i ARA.GEN.300 respektivno.
- (b) Potvrde kabinske posade se izdaju, koristeći format i specifikacije date u dodatku II ovog Dijela, ili

(1) od strane nadležnog organa;

i/ili, ako tako odluči država članica

(2) od strane organizacije odobrene da to učini od strane nadležnog organa.

(c) Nadležni organ mora javno objaviti:

(1) koje tijelo(-a) izdaje potvrde kabinske posade na svojoj teritoriji i

(2) ukoliko je organizacija odobrena za to, spisak tih organizacija.

ARA.CC.105 Suspenzija ili oduzimanje potvrde kabinske posade

Nadležni organ će preduzeti mjere u skladu sa ARA.GEN.355, uključujući suspenziju ili oduzimanje potvrde kabinske posade, najmanje u sljedećim slučajevima:

(a) nepridržavanje Dijela-CC ili važećih zahtjeva Dijela-ORO i Dijela-CAT, kada je utvrđeno sigurnosno pitanje;

(b) sticanja ili održavanja važnosti potvrde kabinske posade pomoću falsifikovanog podnijetog dokumentovanog dokaza;

(c) korišćenja prava potvrde kabinske posade pod uticajem alkohola ili droge; i

(d) dokazanoj zloupotrebi ili prevari u korišćenju potvrde kabinske posade.

SEKCIJA II

Organizacije za pružanje obuke kabinskoj posadi ili za izdavanje potvrde kabinske posade

ARA.CC.200 Odobravanje organizacija da pružanje obuke kabinskoj posadi ili za izdavanje potvrde kabinske posade

(a) Prije izdavanja odobrenja za organizaciju za obuku ili operateru komercijalnog vazdušnog saobraćaja za pružanje obuke kabinskoj posadi, nadležni organ je dužan da provjeri:

(1) da je sprovođenje, nastavni planovi i prateći programi kurseva obuke obezbijedenih od strane organizacije u skladu sa odgovarajućim zahtjevima Dijela-CC;

(2) da uređaji za obuku koji se koriste u organizaciji predstavljaju realno okruženje putničkog prostora tipa aviona i tehničke karakteristike opreme kojom upravlja kabinska posada; i

(3) da su predavači i instruktori koji sprovode obuku adekvatno kvalifikovani i iskusni u obuci postojećih predmeta.

(b) Ako se organizacije u državama članicama mogu odobriti za izdavanje potvrde kabinske posade, nadležni organ će dati takvo odobrenje organizacijama koje je u skladu sa zahtjevima u

(a). Prije davanja takvog odobrenja, nadležni organ mora da:

(1) ocijeni sposobnost i odgovornost organizacije za obavljanje odgovarajućih zadataka;

(2) utvrdi da je organizacija uspostavila dokumentovane procedure za vršenje odgovarajućih poslova, uključujući sprovođenje ispita od strane osoblja koje je kvalifikovano za ovu svrhu i bez sukoba interesa, i za izdavanje potvrde kabinske posade, u skladu sa ARA.GEN.315 i ARA.CC.100(b); i

(3) zahtjeva da organizacija obezbijedi informacije i dokumentaciju u vezi sa potvrdom kabinske posade koju izdaje i njihovim imaočima, kao relevantne za nadležni organ da sprovede svoje zadatke evidencije zapisa, nadzora i zadataka sprovođenja.

POD-DIO ATO

POSEBNI ZAHTEJEVI U VEZI SA ODOBRENIM ORGANIZACIJAMA ZA OBUKU (ATO)

SEKCIJA I

Opšti

ARA.ATO.105 Program nadzora

Program nadzora ATO-a mora da obuhvata nadzor standarda kursa, uključujući i uzrokovanje letova obuke sa učenicima, ako je moguće sa vazduhoplovom koji se koristi.

ARA.ATO.120 Vođenje evidencije

Pored evidencije zahtijevane u ARA.GEN.220, nadležni organ mora da vodi, u svom sistemu vođenja, detalje evidencije o kursovima koje pruža ATO, i ako je primjenljivo, zapise koji se odnose na FSTD za obuku.

POD-DIO FSTD

POSEBNI ZAHTEJEVI U VEZI SA KVALIFIKACIJOM UREĐAJA ZA SIMULIRANJE LETJENJA (FSTD)

SEKCIJA I

Opšti

ARA.FSTD.100 Početna procedura procjene

(a) Po prijemu zahtjeva za uvjerenje kvalifikacije FSTD, nadležni organ mora da:

- (1) ocijeni FSTD za početnu procjenu ili za unapređenje nad važećom kvalifikacionom osnovom;
- (2) procijeni FSTD u onim oblastima koje su od suštinske važnosti za završetak letačke obuke, testiranja i procesa provjere, kako je primjenljivo;
- (3) sprovede objektivne, subjektivne i funkcionalne testove u skladu sa kvalifikacionom osnovom i da pregleda rezultate takvih testova kako bi se utvrdilo uputstvo za kvalifikacioni test (QTG); i
- (4) provjeri da li je organizacija operatera FSTD-ja u skladu sa važećim zahtjevima. Ovo se ne primjenjuje na početne procjene osnovnih trenažera instrumentalne obuke (BITD).

(b) Nadležni organ može odobriti QTG samo nakon završetka početne procjene FSTD-ja i kada su sve razlike QTG-a otklonjene na zadovoljstvo nadležnog organa. QTG koji je rezultat procedure početne procjene će biti glavni QTG (MQTG), koji je osnova za FSTD kvalifikaciju i naknadne periodične FSTD procjene.

(c) Kvalifikaciona osnova i posebni uslovi.

(1) Nadležni organ može propisati posebne uslove za FSTD kvalifikacionu osnovu kada su ispunjeni zahtjevi ORA.FSTD.210(a), i kada se prikazalo da posebni uslovi obezbjeđuju isti nivo sigurnosti u odnosu na specifikaciju uvjerenja.

(2) Ukoliko nadležni organ, osim Agencije, uspostavi posebne uslove za kvalifikacionu osnovu FSTD-ja, on će bez odlaganja obavijestiti Agenciju. Obavještenje mora biti praćeno punim opisom propisanih posebnih uslova i procjenom sigurnosti koja prikazuje da je dostignut ekvivalentan nivo sigurnosti u odnosu na važeću specifikaciju uvjerenja.

ARA.FSTD.110 Izdavanje uvjerenja kvalifikacije FSTD

(a) Nakon završetka procjene FSTD-ja i kada se utvrdi da FSTD zadovoljava važeće kvalifikacione osnove u skladu sa ORA.FSTD.210 i da organizacija operatera ispunjava primjenljive zahtjeve za održavanje kvalifikacije FSTD-ja u skladu sa ORA.FSTD.100, nadležni organ izdaje FSTD uvjerenje kvalifikacije neograničenog trajanja, koristeći obrazac utvrđen u dodatku IV ovog Dijela.

ARA.FSTD.115 Privremena kvalifikacija FSTD

(a) U slučaju uvođenja programa novih vazduhoplova, kada usklađenost sa zahtjevima utvrđenim u ovom pod-dijelu za FSTD kvalifikacije nije moguća, nadležni organ može izdati privremeni nivo FSTD kvalifikacije.

(b) Za potpune simulatore letjenja (FFS) privremeni nivo kvalifikacije se može dati samo za nivo A, B ili C.

(c) Ovaj privremeni nivo kvalifikacije važi do konačnog nivoa kvalifikacije i, u svakom slučaju, ne može da prelazi 3 godine.

ARA.FSTD.120 Kontinuitet FSTD kvalifikacije

(a) Nadležni organ mora stalno pratiti organizaciju operatera FSTD-ja, da bi proverio da:

(1) se komplet testova iz MQTG ponavlja postepeno tokom 12-mjesečnog perioda;

(2) su rezultati periodičnih procjena u skladu sa kvalifikacionim standardima i da su datirani i sačuvani; i

(3) postoji sistem konfiguracije kontrole radi obezbjeđenja stalne ispravnosti hardvera i softvera za kvalifikovani FSTD.

(b) Nadležni organ vrši periodične procjene FSTD-ja u skladu sa procedurama datim u ARA.FSTD.100. Ove procjene se moraju održavati:

(1) svake godine, u slučaju potpunog simulatora letjenja (FFS), uređaja za letačku obuku (FTD) ili uređaja za vježbanje letačko-navigacijskih procedura (FNPT); početak svakog 12-mjesečnog perioda je datum početne kvalifikacije. FSTD periodična procjena se mora održati u roku od 60 dana koji prethode kraju ovog 12-mjesečnog razdoblja periodične procjene;

(2) svake 3 godine, u slučaju BITD.

ARA.FSTD.130 Promjene

(a) Po prijemu zahtjeva za bilo kakvu promjenu uvjerenja kvalifikacije FSTD-ja, nadležni organ mora da ispuni važeće elemente zahtjeva procedure početne procjene datih u ARA.FSTD.100 (a) i (b).

(b) Nadležni organ može da završi posebnu procjenu nakon velikih promjena ili kada FSTD ne radi na svom početnom kvalifikacionom nivou.

(c) Nadležni organ mora uvijek sprovesti posebnu procjenu prije davanja višeg stepena kvalifikacije FSTD-ja.

ARA.FSTD.135 Nalazi i korektivne akcije - FSTD uvjerenje kvalifikacije

Nadležni organ će ograničiti, suspendovati ili ukinuti, ukoliko je primjenjivo, uvjerenje kvalifikacije FSTD-ja u skladu sa ARA.GEN.350, ali ne ograničavajući se na sljedeće okolnosti:

(a) sticanje uvjerenja kvalifikacije FSTD-ja putem dostavljanja falsifikovanih dokumentovanih dokaza;

(b) organizacija operatera FSTD-ja više ne može da dokaže da je FSTD u skladu sa svojom kvalifikacionom osnovom; ili

(c) organizacija operatera FSTD-ja više nije u skladu sa važećim zahtjevima Dijela-ORA.

ARA.FSTD.140 Vođenje evidencije

Pored evidencije zahtjevano u ARA.GEN.220, nadležni organ vodi i ažurira listu kvalifikovanih FSTD-ja pod njenim nadzorom, datumima planiranih procjena i kada su takve procjene izvršene.

POD-DIO AeMC

POSEBNI ZAHTJEVI VEZANI ZA VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKE CENTRE (AeMC)

SEKCIJA I

Opšti

ARA.AeMC.110 Procedura početne sertifikacije

Postupak sertifikacije AeMC-a se vrši prema odredbama definisanim u ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Nalazi i korektivne akcije – AeMC

Bez prejudiciranja ARA.GEN.350, uključuju nalaze nivoa 1, ali ne ograničavajući se na sljedeće:

(a) neuspjeh imenovanja rukovodioca AeMC-a;

(b) neuspjeh da se obezbijedi ljekarska povjerljivost vazduhoplovno-medicinskih zapisa; i

(c) neuspjeh da pruži nadležnom organu medicinske i statističke podatke za svrhu nadzora.

POD-DIO MED

POSEBNI ZAHTJEVI VEZANI ZA VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKU SERTIFIKACIJU

SEKCIJA I

Opšti

ARA.MED.120 Medicinski ocjenjivači

Nadležni organ mora da imenuje jednog ili više ljekara ocjenjivača radi zadataka opisanih u ovoj sekciji. Medicinski ocjenjivač mora biti licenciran i kvalifikovan u medicini i da ima:

- (a) postdiplomsko radno iskustvo u oblasti medicine od najmanje 5 godina;
- (b) posebno znanje i iskustvo u vazduhoplovnoj medicini; i
- (c) posebnu obuku u medicinskoj sertifikaciji.

ARA.MED.125 Upućivanje vlastima za izdavanje dozvola

Kada AeMC, ili vazduhoplovno-medicinski ispitivač (AME) donese odluku o sposobnosti podnosioca zahtjeva vlastima za izdavanje dozvole:

- (a) medicinski ocjenjivač ili medicinsko osoblje koje je odredio nadležni organ mora da procijeni odgovarajuću medicinsku dokumentaciju i da zahtijeva dodatnu medicinsku dokumentaciju, preglede i testove kada je to potrebno; i
- (b) medicinski ocjenjivač mora da utvrdi sposobnost podnosioca zahtjeva za izdavanje ljekarskog uvjerenja sa jednim ili više ograničenja ukoliko je potrebno.

ARA.MED.130 Format ljekarskog uvjerenja

Format ljekarskog uvjerenja mora biti u skladu sa Dodatkom VI ovog Dijela.

ARA.MED.135 Vazduhoplovno-medicinski obrasci

Nadležni organ dužan je da koristi obrasce za:

- (a) formular ljekarskog uvjerenja;
- (b) obrazac izvještaja pregleda za podnosioca zahtjeva za klasu 1 i klasa 2; i
- (c) obrazac izvještaja pregleda za podnosioca zahtjeva za dozvolu pilota lakog vazduhoplova (LAPL).

ARA.MED.145 GMP obavještenje nadležnom organu

Nadležni organ, kada je primjenljivo, mora da uspostavi proces obavješćavanja za ljekare opšte prakse (GMP) radi obezbjeđenja da je GMP svjestan medicinskih zahtjeva datih u MED.B.095.

ARA.MED.150 Vođenje evidencije

- (a) Pored zapisa zahtijevanih u ARA.GEN.220, nadležni organ mora da unosi u svoj sistem vođenja zapisa detalje vazduhoplovno-medicinskih pregleda i ocjena podnijetih od strane AME-ova, AeMC-ova ili GMP-ova.
- (b) Svi vazduhoplovno-medicinski zapisi imaoca dozvola se moraju čuvati najmanje 10 godina nakon isteka posljednjeg ljekarskog uvjerenja.
- (c) Za potrebe vazduhoplovno-medicinskih ocjena i standardizacije, vazduhoplovno-medicinski zapisi moraju biti dostupni nakon pisane saglasnosti podnosioca zahtjeva/imaoca dozvole:
 - (1) AeMC-u, AME-u ili GMP-u u cilju završetka vazduhoplovno-medicinske ocjene;
 - (2) komisiji za ljekarski pregled koja može biti formirana od strane nadležnog organa za drugostepenu reviziju graničnih slučajeva;
 - (3) odgovarajućim medicinskim stručnjacima za potrebe završetka vazduhoplovno-medicinske ocjene;

- (4) medicinskom ocjenjivaču nadležnog organa druge države članice radi zajedničkog nadzora;
 - (5) dotičnom podnosiocu zahtjeva/imaocu dozvole na njegov pisani zahtjev; i
 - (6) poslije disidentifikacije podnosioca zahtjeva/imaoca dozvole Agenciji za svrhe standardizacije.
- (d) Nadležni organ može da vazduhoplovno-medicinske zapise učini dostupnim za druge svrhe od onih navedenih u (c) u skladu sa Direktivom 95/46/EC sprovedenom u skladu sa nacionalnim zakonom.
- (e) Nadležni organ vodi spiskove:
- (1) od svih AME-ova koji posjeduju važeće uvjerenje izdato od strane te vlasti; i
 - (2) gdje je primjenjivo, od svih GMP-ova koji rade kao AME-ovi na njihovoj teritoriji. Te liste će biti objavljene drugim državama članicama i na zahtjev Agencije.

SEKCIJA II

Vazduhoplovno-medicinski ispitivači (AME)

ARA.MED.200 Postupak izdavanja, produženja, obnove ili promjene nekog AME uvjerenja

- (a) Procedura sertifikacije AME-ja mora da slijedi odredbe definisane u ARA.GEN.315. Prije izdavanja uvjerenja, nadležni organ mora da ima dokaze da je praksa AME u potpunosti opremljena za obavljanje vazduhoplovno-medicinskih pregleda u okviru AME uvjerenja za koji je podnio zahtjev.
- (b) Kada utvrdi da je AME u skladu sa važećim zahtjevima, nadležni organ mora da izda, produži, obnovi ili promijeni AME uvjerenje na period od 3 godine, koristeći obrazac kao što je utvrđeno u dodatku VII ovog Dijela.

ARA.MED.240 Opšti ljekari (GMP) koji rade kao AME

Nadležni organ države članice mora obavijestiti Agenciju i nadležne organe drugih država članica ukoliko vazduhoplovno-medicinske preglede na svojoj teritoriji za LAPL mogu vršiti GMP-ovi.

ARA.MED.245 Stalni nadzor AME-ova i GMP-ova

Prilikom razvoja stalnog programa nadzora iz ARA.GEN.305, nadležni organ mora uzeti u obzir broj AME-ova i GMP-ova koji koriste svoja prava unutar teritorije gdje nadležni organ vrši nadzor.

ARA.MED.250 Ograničenje, suspenzija ili oduzimanje AME uvjerenja

- (a) Nadležni organ će ograničiti, suspendovati ili oduzeti AME uvjerenje u slučajevima kada:
 - (1) AME više ne ispunjava primjenljive zahtjeve;
 - (2) neuspjeh da ispuni kriterijume za sertifikaciju ili nastavak sertifikacije;
 - (3) nedostatak vazduhoplovno-medicinskih zapisa ili dostavljanje netačnih podataka ili informacija;
 - (4) falsifikovanje medicinskih zapisa, uvjerenja ili dokumentacije;

(5) prikrivanje činjenica koje pripadaju podnosiocu zahtjeva, odnosno imaocu prava, za ljekarsko uvjerenje ili lažne ili obmanjive izjave ili izlaganja nadležnom organu;

(6) ne uspiju da isprave nalaze iz revizije AME prakse; i

(7) zahtjeva ovlašćeni AME.

(b) Uvjerenje AME će se automatski ukinuti u jednom od sljedećih okolnosti:

(1) oduzimanje ljekarske dozvole za obavljanje medicinske prakse; ili

(2) brisanje iz ljekarskog registra.

ARA.MED.255 Mjere sprovođenja

Ukoliko se tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, pronade dokaz koji pokazuje neusklađenost AeMC, AME ili GMP, vlasti za izdavanje dozvole moraju imati proces za razmatranje ljekarskih uvjerenja izdatih od strane tog AeMC, AME ili GMP i mogu ih učiniti nevažećim kada je to potrebno radi osiguranja sigurnosti letjenja.

SEKCIJA III

Medicinska sertifikacija

ARA.MED.315 Razmatranje izvještaja sa pregleda

Vlasti za izdavanje dozvola moraju imati proces:

(a) za razmatranje pregleda i izvještaja ocjena primljenih od AeMC-ova, AME-ova i GMP-ova i obavijestiti ih o bilo kojim nedoslednostima, propustima ili greškama napravljenim u procesu ocjenjivanja; i

(b) da pomognu AME-ovima i AeMC-ovima na njihov zahtjev u vezi sa njihovom odlukom o vazduhoplovno-zdravstvenoj sposobnosti u spornim slučajevima.

ARA.MED.325 Procedura drugostepenog pregleda

Nadležni organ mora da uspostavi proceduru za razmatranje graničnih i spornih slučajeva sa nezavisnim medicinskim savjetnicima, sa iskustvom u praksi vazduhoplovne medicine, da razmotri i savjetuje o sposobnosti podnosioca zahtjeva za ljekarsko uvjerenje.

Dodatak I Aneksu VI DIJELA-ARA

Dozvole letačke posade

Dozvole letačke posade izdate od strane države članice u skladu sa Dijelom-FCL moraju biti u skladu sa sljedećim specifikacijama:

(a) Sadržaj. Broj prikazane stavke mora uvijek biti štampan u kombinaciji sa naslovom stavke. Stavke od I do XI su "stalne" stavke i stavke XII do XIV su "promjenljive" stavke koje se mogu pojaviti na posebnom ili odvojenom dijelu osnovnog obrasca. Svaki posebni ili odvojeni dio mora biti jasno prepoznatljiv kao dio dozvole.

(1) Stalne stavke:

(I) Država izdavanja dozvole;

(II) naziv dozvole;

(III) serijski broj dozvole započinje sa UN kodnim brojem za državu izdavanja dozvole i slijedi "FCL" i kod brojeva i/ili slova arapskim brojevima i na latiničnom pismu;

(IV) ime imaoca (latiničnim pismom, i ukoliko pismo nacionalnog jezika nije latinično;

(IVa) datum rođenja;

(V) adresa imaoca;

(VI) državljanstvo imaoca;

(VII) potpis imaoca;

(VIII) nadležni organ i, tamo gdje je potrebno, uslovi pod kojima je dozvola izdata;

(IX) potvrda važnosti i odobrena prava dozvole;

(X) potpis službenog lica koje izdaje dozvolu i datum izdavanja; i

(XI) žig ili pečat nadležnog organa.

(2) Promjenljive stavke

(XII) ovlašćenja i uvjerenja: klasa, tip, uvjerenje instruktora, itd., sa datumima isticanja. Radio-telefonija (R/T) prava se mogu pojaviti na obrascu dozvole ili na posebnom uvjerenju;

(XIII) napomene: npr. posebni upisi koji se odnose na ograničenja i odobrenja prava, uključujući i upise stručnosti u jeziku i ovlašćenja za vazduhoplove iz Priloga II kada se koriste za komercijalni vazdušni saobraćaj, i

(XIV) bilo koje druge detalje koje zahtijeva nadležni organ (npr. mjesto rođenja/mjesto prebivališta).

(b) Materijal. Papir ili drugi materijal koji mora da se koristi da spriječi ili lako pokazuje bilo kakve izmjene ili brisanja. Svaki unos ili brisanje u obrascu će biti jasno odobreno od strane nadležnog organa.

(c) Jezik. Dozvole moraju biti napisane na nacionalnom jeziku i na engleskom i drugim jezicima kako nadležne vlasti smatraju potrebnim.

Naslovna strana

Ime nadležnog organa i logotip (Engleski i drugi jezik(-ci) koje odredi nadležni organ) EVROPSKA UNIJA (Samo engleski) DOZVOLA LETAČKE POSADE (Engleski i drugi jezik(-ci) koje odredi nadležni organ) Izdato u skladu sa Dijelom-FCL Ova dozvola ispunjava ICAO standard, osim prava za LAPL (Engleski i drugi jezik(-ci) koje odredi nadležni organ) EASA Form 141 Issue 1	Zahtjevi „Evropska Unija“ da se izbriše za države koje nijesu članice EU Veličina svake strane ne smije da bude manja od jedne osmine A4 formata
---	---

Strana 2

I	Država izdavanja		
III	Broj dozvole		
IV	Prezime i ime imaoca		
IVa	Datum rođenja (vidjeti uputstvo)		Standardni format za datum se koristi, npr. dan/mjesec/godina pun broj (npr. 21/01/1995).
XIV	Mjesto rođenja		
V	Adresa Ulica, grad, oblast, poštanski broj		
VI	Državljanstvo		
VII	Potpis imaoca		
VIII	Nadležni organ koji je izdao npr.: ovaj CPL(A) je izdat na osnovu ATPL izdatog od(treća država).....		
X	Potpis službenog lica i datum		
XI	Žig ili pečat nadležnog organa		

II	Nazivi dozvole, datum prvog izdavanja i kod zemlje	Koristiće se skraćenice koje se koriste u PART-FCL (npr. PPL(H), ATPL(A), itd.). Mora se koristiti standardni format za datum, npr. dan/mjesec/godina pun broj (npr. 21/01/1995).
IX	Važenje: Prava iz dozvole mogu biti korišćena samo ako imalac ima važeće ljeakarsko uvjerenje za zahtjevana prava. Dokument koji sadrži fotografiju mora da se nosi u svrhu identifikacije imaoca dozvole.	Ovaj dokument nije određen, ali pasoš bi bio dovoljan izvan teritorije države koja je izdala dozvolu.
XII	Prava iz radio-telefonije: imalac ove dozvole je dokazao osposobljenost za rad sa ugrađenom R/T opremom na vazduhoplovu na (navesti jezik(-e)).	
XIII	Primedbe: Stručnost u jeziku: (jezik(-ci)/nivo/datum važnosti)	Sve dodatne zahtijevane informacije o dozvoli i prava data od strane ICAO, EK ili Direktive/Uredbe EU se ovdje unose. Upis(-i) stručnosti u jeziku, nivo i datum važenja moraju biti obuhvaćeni. U slučaju LAPL: LAPL nije izdat u skladu sa ICAO standardima.

[illegible]

Zahtjevi

Ove strane su namijenjene za upotrebu nadležnom organu ili ispitivaču posebno ovlaštenom za ovu svrhu da naznači zahtjeve prvog izdavanja ovlašćenja, ili obnove isteklih ovlašćenja.

Prvo izdavanje ovlaštenja, prava uvjerenja instruktora ili ispitivača će uvijek biti unijeta od strane nadležnog organa. Produženje ili obnova ovlaštenja ili uvjerenja će biti uneta od strane nadležnog organa ili posebno ovlaštenog ispitivača.

Operativna ograničenja će biti unijeta u Primedbe/ograničenja nasuprot odgovarajućem ograničenom pravu, npr. IR praktični ispit izvršen sa kopilotom, ograničeno pravo da drži obuku na jednom tipu vazduhoplova.

Stranice 5, 6 i 7:

Ovlašćenja koja nijesu produžena će nadležni organ ukloniti iz dozvole ne kasnije od 5 godina od zadnjeg produženja.

XII/XIII

[illegible]

Strana 8

[illegible]

EASA Form 141 Issue 1

Dodatak II ANEKSA VI DIO-ARA

Standardni EASA format za potvrdu kabinske posade

Potvrda kabinske posade izdate u skladu sa Dijelom-CC u državi članici mora biti u skladu sa sljedećim specifikacijama:

1. POTVRDA KABINSKE POSADE

Izdata u skladu sa Dijelom-CC

2. Referentni broj:

3. Država izdavanja:

4. Puno ime imaoca:

5. Datum i mjesto rođenja:

6. Državljanstvo:

7. Potpis imaoca:

8. Nadležni organ:

9. Izdao: *Službeni žig, pečat ili logotip*

10. Potpis službenog lica:

11. Datum izdavanja:

12. Imaoc može da koristi prava da djeluje kao kabinska posada na vazduhoplovu angažovanom u operacijama komercijalnog vazdušnog saobraćaja ukoliko ispunjava zahtjeve Dijela-CC za stalnu sposobnost i važeću kvalifikaciju za tip vazduhoplova.

EASA Form 142 Issue 1

Instrukcije:

(a) Potvrda kabinske posade mora da sadrži sve stavke navedene u obrascu EASA 142 u skladu sa tačkama 1-12 ispod.

(b) Veličina mora biti jedna osmina A4 i materijal koji se koristi mora da spriječi ili lako pokaže bilo kakve izmjene ili brisanja.

(c) Dokument mora biti štampan na engleskom i drugim jezicima kako nadležni organ smatra potrebnim.

(d) Dokument izdaje nadležni organ ili organizacija odobrena za izdavanje potvrda kabinske posade. U drugom slučaju mora se navesti referenca odobrenja od strane nadležnog organa države članice.

(e) Potvrda kabinske posade se priznaje u svim državama članicama i nije neophodno da se zamijeni dokument kada rade u drugoj državi članici.

Stavka 1: Naslov " Potvrda kabinske posade " i referenca za Dio-CC.

Stavka 2: Referentni broj potvrde počinje sa UN kodom države članice sa najmanje posljednja dva broja godine izdavanja i pojedinačna referenca/broj prema kodu uspostavljenom od strane nadležnog organa (npr. BE-08-xxxx).

Stavka 3: država članica u kojoj se izdaje potvrda.

Stavka 4: Puno ime (prezime i ime) kako je navedeno u zvaničnom ličnom dokumentu imaoca.

Stavke 5 i 6: Datum i mjesto rođenja kao i državljanstvo kao što je navedeno u zvaničnom ličnom dokumentu imaoca.

Stavka 7: Potpis imaoca.

Stavka 8: Unose se identifikacioni detalji nadležnog organa države članice u kojoj se izdaje i sa punim imenom nadležnog organa, poštanskom adresom, zvaničnim žigom, i logotipom ako je primjenjivo.

Stavka 9: Ukoliko nadležni organ izdaje, izraz "nadležni organ" i službeni žig ili pečat se moraju unijeti.

U slučaju odobrene organizacije, identifikacioni detalji se unose, najmanje pun naziv organizacije, poštanska adresa i ako je primjenjivo, logotip i:

(a) u slučaju operatora komercijalnog vazdušnog saobraćaja, broj uvjerenja vazdušnog operatora (AOC) i detaljna referenca na odobrenje od strane nadležnog organa za obuku kabinske posade i izdavanje potvrde; ili

(b) u slučaju odobrene organizacije za obuku, referentni broj odgovarajućeg odobrenja nadležnog organa.

Stavka10: Potpis službenika organa koji izdaje.

Stavka 11: Standardni format datuma se mora koristiti: tj.dan/mjesec/godina pun broj (npr. 22/02/2008).

Stavka 12: Ista rečenica na engleskom jeziku i njen potpun i precizan prevod na svim drugim jezicima, kako nadležni organ smatra potrebnim.

Dodatak III ANEKSA VI DIJELA-ARA
UVJERENJE ZA ODOBRENJU ORGANIZACIJE ZA OBUKU (ATO)
Evropska Zajednica (*)

Nadležni organ
UVJERENJE ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OBUKU

[BROJ UVJERENJA/REFERENCA]

Prema Uredbi Komisije br.1178/2011 i prema dolje datim uslovima, [nadležni organ] izdaje uvjerenje

[NAZIV ORGANIZACIJE ZA OBUKU]

[ADRESA ORGANIZACIJE ZA OBUKU]

kao Dio-ORA sertifikovana organizacija za obuku sa pravima sprovođenja Dio-FCL kurseva obuke, uključujući korišćenje FSTD-ja, kao što je navedeno u odobrenju kurseva obuke iz priloga.

USLOVI:

Ovo uvjerenje je ograničeno na prava i obim pružanja kurseva obuke, uključujući FSTD, kao što je navedeno u odobrenju kurseva obuke iz priloga.

Ovo uvjerenje je važeće ako je organizacija za obuku usklađena sa Dijelom-ORA, Dijelom-FCL i drugom primjenjivom regulativom.

Predmet usklađenosti sa gore pomenutim uslovima, ovo uvjerenje će ostati važeće osim ukoliko je predato, zamijenjeno, ograničeno, suspendovano ili povučeno.

Datum izdavanja:

Potpis:

[Nadležni organ]

EASA FORM 143 Issue 1 – strana 1/2

(*) „Evropska Unija“ se briše za države koje nijesu članice EU

UVJERENJE ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OBUKU

ODOBRENJE ZA KURSEVE OBUKE

Prilog ATO uvjerenja broj:

[BROJ UVJERENJA/REFERENCA]

[NAZIV ORGANIZACIJE ZA OBUKU]

je stekla pravo sprovođenja sljedećih Dio-FCL kurseva obuke i da koristi sljedeće FSTD-je:

Kurs obuke	Korišćeni FSTD, uključujući slovni kod (¹)

(¹) kao što je navedeno na uvjerenju kvalifikacije.

Odobrenje kurseva obuke je važeće dok:

- (a) uvjerenje ATO nije predato, zamijenjeno, ograničeno, suspendovano ili povučeno; i
- (b) se sve operacije sprovode u skladu sa Dijelom-ORA, Dijelom-FCL, i drugom primjenjivom regulativom i kada je odgovarajuće, sa procedurama i dokumentima organizacije zahtjevane u Dijelu-ORA.

Datum izdavanja:

Potpis: [Nadležni organ]

Za Državu Članicu/EASA

EASA FORM 143 Issue 1 – strana 2/2

Dodatak IV ANEKSA VI DIJELA-ARA

UVJERENJE KVALIFIKACIJE UREĐAJA ZA SIMULIRANJE LETA

Uvod

Obrazac EASA 145 se koristi za uvjerenje kvalifikacije FSTD. Ovaj dokument sadrži specifikaciju FSTD-ja uključujući ograničenje(-a) i posebno ovlašćenje(-a) ili odobrenje(-a) kako je određeno za odnosni FSTD. Uvjerenje kvalifikacije mora biti štampano na engleskom i na bilo kom drugom jeziku koje je odredio nadležni organ.

Promjenjiv FSTD mora da ima posebno uvjerenje kvalifikacije za svaki tip vazduhoplova. Različiti motori i oprema na FSTD-ju ne zahtijevaju posebno uvjerenje kvalifikacije. Sva uvjerenja kvalifikacije moraju imati prefiks slovnog koda, koja je poseban za FSTD. Slovni kod mora biti poseban za nadležni organ koji ga izdaje.

Evropska Unija (*)

Nadležni organ

UVJERENJE KVALIFIKACIJE UREĐAJA ZA SIMULIRANJE LETA

REFERENCA:

Prema Uredbi Komisije (EZ) br.1178/2011 i prema dolje datim uslovima, [nadležni organ] izdaje uvjerenje

FSTD [TIP I SLOVNI KOD]

lociran u [NAZIV I ADRESA ORGANIZACIJE]

koji ispunjava kvalifikacione zahtjeve propisane u Dijelu-OR, prema uslovima iz priloga specifikacije FSTD

Ovo uvjerenje kvalifikacije će ostati važeće za FSTD i imaoca uvjerenja kvalifikacije dok je usklađen sa primjenjivim zahtjevima Dijela-OR, osim ukoliko je predato, zamijenjeno, ograničeno, suspendovano ili povučeno.

Datum izdavanja:

.....

Potpis:

.....

(*) „Evropska Unija“ se briše za države koje nijesu članice EU.

UVJERENJE KVALIFIKACIJE FSTD: [Referenca]

SPECIFIKACIJA FSTD

A. Tip ili varijanta vazduhoplova:

B. Nivo kvalifikacije FSTD:

C. Primarni referentni document:

D. Vizuelni sistem:

E. Pokretni sistem:

F. Ugrađen motor:

G. Ugrađeni instrumenti:

H. Ugrađeni ACAS:

I. Smicanje vjetra:

J. Dodatne sposobnosti:

K. Nedostaci ili ograničenja:

L. Podaci za smjernice za obuku, ispitivanje i provjere

CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III	RVR	m	DH	ft	
(najniži minimum)					
LVTO	RVR	m			
Skorašnjost					
IFR obuka/provjera					/
Ovlašćenje za letjenje na tipu					
Provjera stručnosti					
Automatski prilaz					
Automatsko slijetanje/vođenje po slijetanju					/
ACAS I/II					/
Sistem upozorenja/predviđanja smicanja vjetra					/
Meteo radar					
HUD/HUGS					/
FANS					
GPWS/EGPWS					/
ETOPS sposobnost					
GPS					
Ostalo					

Datum izdavanja:

.....

Potpis:

.....

Za Državu Članicu/EASA

EASA Form 145 Issue 1 – strana 2/2

Dodatak V Aneksa VI DIJELA-ARA

UVJERENJE ZA VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKI CENTAR (AeMC)

Evropska Unija (*)

Nadležni organ

UVJERENJE VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG CENTRA

REFERENCA:

Prema Uredbi Komisije (EZ) br.1178/2011 i prema dolje datim uslovima, [nadležni organ] izdaje uvjerenje

[NAZIV ORGANIZACIJE]

[ADRESA ORGANIZACIJE]

kao vazduhoplovno-medicinskog centru prema Dijelu-OR sa pravima za aktivnosti navedenim u uslovima odobrenja iz priloga.

USLOVI:

1. Ovo uvjerenje je ograničeno na ono naznačeno u sekciji odobrenja priručnika odobrene organizacije;
2. Ovo uvjerenje zahtijeva usklađenost sa procedurama naznačenim u dokumentaciji organizacije zahtijevane u Dijelu-ORA.
3. Ovo uvjerenje će ostati važeće na osnovu usklađenosti sa zahtjevima Dijela-OR osim ukoliko je predato, zamijenjeno, ograničeno, suspendovano ili povučeno.

Datum izdavanja: Potpis:

(*) „Evropska Unija“ se briše za države koje nijesu članice EU.

Dodatak VI Aneksa VI DIJELA-ARA

STANDARDNI EASA FORMAT LJEKARSKOG UVJERENJA

Ljekarsko uvjerenje mora da ispunjava specifikacije:

(a) Sadržaj

- (1) Država gdje je dozvola pilota izdata ili gdje je aplicirano (I),
 - (2) Klasa ljekarskog uvjerenja (II),
 - (3) Broj uvjerenja počinje sa UN kodom države gdje je dozvola pilota izdata ili gdje je aplicirano i u nastavku sa kodom cifara i/ili slova sa arapskim brojevima i latiničnim pismom (III),
 - (4) Ime imaoca (IV),
 - (5) Državljanstvo imaoca (VI),
 - (6) Datum rođenja imaoca: (dd/mm/yyyy) (XIV),
 - (7) Potpis imaoca (VII)
 - (8) Ograničenje(-a) (XIII)
 - (9) Datum isticanja ljekarskog uvjerenja (IX) za:
 - Klasa 1 komercijalne operacije prevoza putnika sa jednim pilotom,
 - Klasa 1 druge komercijalne operacije,
 - Klasa 2,
 - LAPL
 - (10) Datum ljekarskog pregleda
 - (11) Datum posljednjeg elektrokardiograma
 - (12) Datum posljednjeg audiograma
 - (13) Datum izdavanja i potpis AME ili medicinskog ocjenjivača koji je izdao uvjerenje (X). GMP može biti dodat u ovo polje ukoliko imaju odobrenje da izdaju ljekarska uvjerenja pod nacionalnim zakonom države članice gdje je dozvola izdata.
 - (14) Žig ili pečat (XI)
- (b) Materijal: Osim u slučaju LAPL izdatog od strane GMP-ja papir ili drugi materijal koji se koristi mora da spriječi ili da ne pokazuje bilo kakve izmjene ili brisanja. Svaki unos ili brisanje u obrascu će biti jasno odobreno od strane nadležnog organa.
- (c) Jezik: Dozvole moraju biti napisane na nacionalnom jeziku i na engleskom i drugim jezicima kako nadležne vlasti smatraju potrebnim.
- (d) Svi datumi na ljekarskom uvjerenju moraju biti napisani u formatu dd/mm/yyyy.
- (e) Standardni format ljekarskog uvjerenja je prikazan u ovom Dodatku.

Ime nadležnog organa i logotip (Engleski i drugi jezik(-ci) koje odredi nadležni organ) EVROPSKA UNIJA (Samo engleski) Klasa 1/2/LAPL LJEKARSKO UVJERENJE vezano za Dio-FCL dozvolu (Engleski i drugi jezik(-ci) koje odredi nadležni organ) Izdato u skladu sa Dijelom-MED Ovo ljeakarsko uvjerenje ispunjava ICAO standarde, osim za LAPL ljeakarsko uvjerenje (Engleski i drugi jezik(-ci) koje odredi nadležni organ) EASA Form 147 Issue 1	Zahtjevi „Evropska Unija“ da se izbriše za države koje nijesu članice EU Veličina svake strane ne smije da bude manja od jedne osmine A4 formata
--	---

I	Nacionalni jezik(-ci)/ <i>Vlasti koje su izdale ili treba da izdaju dozvolu pilota</i>
II	Nacionalni jezik(-ci):/Broj uvjerenja
IV	Nacionalni jezik(-ci)/ <i>Prezime i ime imaoca:</i>
XIV	Nacionalni jezik(-ci):/Datum rođenja: (dd/mm/yyyy)
VI	Nacionalni jezik(-ci)/Državljanstvo:
VII	Nacionalni jezik(-ci)/ <i>Potpis imaoca:</i>
2	

XIII	Nacionalni jezik(-ci)/ <i>Ograničenja:</i> Kod. Opis:
X	Nacionalni jezik(-ci)/(*) <i>Datum izdavanja:</i> (dd/mm/yyyy) Potpis AME/medicinskog ocjenjivača/(GMP) koji je izdao:
XI	Nacionalni jezik(-ci)/ <i>Pečat</i>
3	

(*) Datum izdavanja je datum izdavanja i potpisivanja uvjerenja

	IX Nac.jezik(-ci)/ Datum isticanja ovog uvjerenja	Klasa 1 komercijalne operacije prevoza putnika sa jednim pilotom (dd/mm/yyyy)
		Klasa 1 (dd/mm/yyyy)
		Klasa 2 (dd/mm/yyyy)
		LAPL (dd/mm/yyyy)
	Nac.jezik(-ci)/Datum pregleda: (dd/mm/yyyy)	

MED.A.020 Smanjenje zdravstvene sposobnosti

(a) Imaoci dozvola ne smiju koristiti prava svoje dozvole i pripadajuća ovlašćenja kada:

- (1) su svjesni smanjenja zdravstvene sposobnosti koje bi moglo imati uticaj da ih onemogući u sigurnom korišćenju tih prava;
- (2) uzimaju ili koriste lijek koji se izdaje na ljekarski recept ili lijek koji se izdaje bez ljekarskog recepta koji bi mogao imati uticaj na sigurno korišćenje prava primjenjive dozvole;
- (3) su podvrgnuti medicinskom, hirurškom ili drugom postupku koji bi mogao imati uticaj na sigurnost letjenja.

(b) Dodatno, imaoci dozvola moraju, bez pretjeranog odgađanja, zatražiti vazduhoplovno-medicinski savjet ako:

- (1) su bili na hirurškoj operaciji ili invazivnom postupku;
- (2) im je prepisana redovna upotreba bilo kakvih lijekova;
- (3) su pretrpjeli bilo kakvu ličnu povredu koja uključuje onesposobljenost funkcionisanja kao član letačke posade;
- (4) su bolovali od bilo kakve bolesti koja uključuje onesposobljenost funkcioniranja kao člana letačke posade;
- (5) su trudni;
- (6) su primljeni u bolnicu ili kliniku;
- (7) su prvi put tražili nošenje korektivnih sočiva.

Dodatak VII Aneksa VI DIJELA-ARA**UVJERENJE ZA VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA (AME)****Evropska Unija (*)****Nadležni organ****UVJERENJE VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA****BROJ UVJERENJA/REFERENCA:**

Prema Uredbi Komisije (EZ) br.1178/2011 i prema dolje datim uslovima, [nadležni organ] izdaje uvjerenje

[IME VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA]

[ADRESA VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA]

kao vazduhoplovno-medicinskog ispitivača

USLOVI:

1. Ovo uvjerenje je ograničeno na prava naznačena u prilogu ovog AME uvjerenja;
2. Ovo uvjerenje zahtijeva usklađenost sa pravilima primjene i procedurama datim u Dijelu-MED.
3. Ovo uvjerenje će ostati važeće na period od 3 godine do [xx/yy/yyyy(**)] na osnovu usklađenosti sa zahtjevima Dijela-MED osim ukoliko je predato, zamijenjeno, suspendovano ili povučeno.

Datum izdavanja: xx/yy/yyyy

Potpis: [Nadležni organ]

(*) „Evropska Unija“ se briše za države koje nijesu članice EU

(**) Datum isticanja: dan/mjesec/godina

EASA Form 148 Issue 1

UVJERENJE VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKOG ISPITIVAČA

Prilog AME uvjerenju broj:

PRAVA I OBIM

[Ime i akademska titula vazduhoplovno-medicinskog ispitivača] je stekao pravo(-a) da sprovodi vazduhoplovno-medicinske preglede i ocjene za izdavanje ljekarskog uvjerenja kako je dato u tablici dolje i za izdavanje ljekarskih uvjerenja za:

LAPL	[da/ne]
Klasa 2	[da/ne]
Klasa 1 produženje/obnova	[da/ne]/ [ne]

Datum izdavanja: xx/yy/yyyy

Potpis: [Nadležni organ]

ANEKS VII
ORGANIZACIONI ZAHTJEVI ZA POSADU VAZDUHOPLOVA
[DIO-ORA]
POD-DIO GEN
OPŠTI ZAHTJEVI
SEKCIJA I
Opšti

ORA.GEN.105 Nadležni organ

(a) Za potrebe ovog Dijela, nadležni organ vrši nadzor nad:

(1) organizacijama koje su predmet obaveze sertifikacije biće:

(i) za organizacije koje imaju svoje glavno mjesto poslovanja u državi članici, vlast koju odredi ta država članica;

(ii) za organizacije koje imaju svoje glavno mjesto poslovanja u trećoj zemlji, Agencija;

(2) FSTD-ma biće:

(i) Agencija za FSTD:

- kada se nalazi van teritorije država članica, ili,

- kada se nalazi na teritoriji država članica i upravlja organizacijama koje imaju svoje glavno mjesto poslovanja u trećoj zemlji,

(b) Kada je FSTD van teritorije država članica i upravlja organizacijom sertifikovanom od strane države članice, Agencija će kvalifikovati ovaj FSTD u saradnji sa državom članicom koja je sertifikovala organizaciju koja je operater FSTD-ja.

ORA.GEN.115 Podnošenje zahtjeva za uvjerenje organizacije

(a) Podnošenje zahtjeva za uvjerenje organizacije ili dopunu postojećeg uvjerenja vrši se u obliku i način utvrđen od strane nadležnog organa, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve Uredbe (EK) Br.216/2008 i njenih pravila primjene.

(b) Podnosioci zahtjeva za početno uvjerenje dostavljaju nadležnom organu dokumentaciju kojom prikazuje kako će se uskladiti sa zahtjevima utvrđenim u Uredbi (EZ) Br.216/2008 i njenim pravilima primjene. Dokumentacija mora da obuhvata procedure kojima se opisuje kako će se upravljati promjenama koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje i obavještavati nadležni organ.

ORA.GEN.120 Način usklađenosti

(a) Primjenjivi načini usklađenosti sa AMC koje donosi Agencija se mogu koristiti od strane organizacije radi usklađivanja sa Uredbom (EK) Br.216/2008 i njenim pravilima primjene.

(b) Kada organizacija želi da koristi primjenjive načine usklađenosti, ona će, prije primjene, obezbijediti nadležnom organu pun opis primjenjivog načina usklađenosti. Opis mora da sadrži revizije priručnika ili procedura koje mogu biti relevantne, kao i procjene koje pokazuju da su Uredba (EK) Br.216/2008 i njena pravila primjene ispunjeni.

Organizacija može implementirati ove primjenjive načine usklađenosti uz prethodno odobrenje nadležnog organa i nakon prijema obavještenja, propisanog u ARA.GEN.120 (d).

ORA.GEN.125 Uslovi odobrenja i prava organizacije

Sertifikovana organizacija mora se pridržavati obima i prava definisanih u uslovima odobrenja iz priloga uvjerenja organizacije.

ORA.GEN.130 Izmjene u organizacijama

(a) Svaka promjena koja utiče na:

(1) obim uvjerenja ili uslove odobrenja organizacije; ili

(2) neki od elemenata sistema rukovođenja organizacijom zahtijevanom u ORA.GEN.200

(a)(1) i (a)(2),

će zahtijevati prethodno odobrenje nadležnog organa.

(b) Za promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje u skladu sa Uredbom (EK) Br.216/2008 i njenim pravilima primjene, organizacija mora zahtijevati i pribaviti odobrenje izdato kod nadležnog organa. Zahtjev mora biti dostavljen prije nego što se promjena ostvari, kako bi nadležni organ utvrdio stalnu usklađenost sa Uredbom (EK) Br.216/2008 i njenim pravilima primjene i da promijeni, ako je potrebno, uvjerenje organizacije i određenih uslova odobrenja vezanih za njega.

Organizacija je dužna da dostavi nadležnom organu svaku relevantnu dokumentaciju.

Promjena može biti implementirana po prijemu zvaničnog odobrenja nadležnog organa u skladu sa ARA.GEN.330.

Organizacija mora raditi pod uslovima propisanim od strane nadležnog organa u toku tih promjena, kako je primjenjivo.

(c) Sve promjene koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje se moraju upravljati i obavijestiti nadležni organ kao što je definisano u proceduri odobrenoj od strane nadležnog organa u skladu sa ARA.GEN.310(c).

ORA.GEN.135 Stalna važnost

(a) Uvjerenje organizacije važiće pod uslovom da:

(1) organizacija ostane usklađena sa odgovarajućim zahtjevima Uredbe (EK) Br.216/2008 i njenim pravilima primjene, uzimajući u obzir odredbe koje se odnose na postupanje sa nalazima kao što je navedeno u ORA.GEN.150;

(2) se nadležnom organu odobrava pristup organizaciji kao što je definisano u ORA.GEN.140 radi utvrđivanja stalne usklađenosti sa odgovarajućim zahtjevima Uredbe (EK) Br.216/2008 i njenim pravilima primjene i;

(3) uvjerenje nije predato ili povučeno.

(b) Nakon povlačenja ili predavanja uvjerenje mora biti vraćeno nadležnom organu bez odgađanja.

ORA.GEN.140 Pristup

U cilju utvrđivanja usklađenosti sa odgovarajućim zahtjevima Uredbe (EK) Br.216/2008 i njenim pravilima primjene, organizacija je dužna da omogući pristup bilo kom objektu, vazduhoplovu, dokumentu, zapisu, podatku, proceduri ili bilo kom drugom materijalu od značaja za svoje djelatnosti koje su predmet sertifikacije, bez obzira na to da li je ugovoreno ili ne, bilo kom licu koje je ovlašteno od strane:

- (a) nadležnog organa definisanog u ORA.GEN.105; ili
- (b) vlasti koja postupa u skladu sa odredbama ARA.GEN.300(d), ARA.GEN.300(e) ili ARO.RAMP.

ORA.GEN.150 Nalazi

Nakon prijema obavještenja o nalazima, organizacija mora da:

- (a) identifikuje uzrok neusklađenosti;
- (b) definiše korektivni akcioni plan i
- (c) prikaže sprovođenje korektivne akcije na zadovoljstvo nadležnog organa u roku dogovorenim sa vlastima definisanim u ARA.GEN.350 (d).

ORA.GEN.155 Neposredna reakcija na problem sigurnosti

Organizacija mora da sprovede:

- (a) svaku sigurnosnu mjeru koju naloži nadležni organ u skladu sa ARA.GEN.135 (c); i
- (b) svaku obaveznu relevantnu sigurnosnu informaciju koju izda Agencija, uključujući i direktive plovidbenosti.

ORA.GEN.160 Izvještavanje o događajima

(a) Organizacija mora da prijavi nadležnom organu, kao i bilo kojoj drugoj organizaciji koju zahtijeva država operatera da bude informisana, svaku nesreću, ozbiljnu nezgodu i događaj definisan u Uredbi (EK) Br.996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta i Direktiva 2003/42/EK Evropskog parlamenta i Savjeta.

(b) Bez obzira na stav (a) organizacija mora da prijavi nadležnom organu i organizaciji odgovornoj za projektovanje vazduhoplova svaku nezgodu, neispravnost, tehnički kvar, prekoračenje tehničkih ograničenja, događaj koji ističe, netačne, nepotpune ili dvosmislene informacije sadržane u podacima utvrđenim u skladu sa Dijelom-21 ili drugu nepravilnu okolnost koja ima ili može ugroziti siguran rad vazduhoplova i koja nije rezultirala nesrećom ili ozbiljnom nezgodom.

(c) Bez prejudiciranja Uredbe (EK) Br.996/2010, Direktive 2003/42/EZ i Uredbe Komisije (EK) Br. 1321/2007 i Uredbe Komisije (EK) Br.1330/2007, izvještaji iz stavova (a) i (b) moraju biti u obliku i na način utvrđen od strane nadležnog organa i da sadrže sve bitne informacije o stanju poznatog organizaciji.

(d) Izvještaji se moraju sačiniti čim to bude izvodljivo, ali u svakom slučaju u roku od 72 sata od kada organizacija identifikuje stanje za koje se odnosi izvještaj, osim ako izuzetne okolnosti to sprječavaju.

(e) Gdje je to potrebno, organizacija je dužna da napravi naknadni izvještaj radi pružanja detalja akcije koje namjerava da preduzme da bi spriječila slične pojave u budućnosti, čim se ove radnje

identifikuju. Ovaj izvještaj se mora sačiniti u obliku i na način utvrđen od strane nadležnog organa.

SEKCIJA II

Upravljanje

ORA.GEN.200 Sistem upravljanja

(a) Organizacija mora da uspostavi, implementira i održava sistem upravljanja koji obuhvata:

(1) jasno definisane linije odgovornosti i odgovornosti u cjelokupnoj organizaciji, uključujući i direktnu odgovornost za sigurnost odgovornog rukovodioca;

(2) opis opštih filozofija i načela organizacije u pogledu sigurnosti, sa referencom na politiku sigurnosti;

(3) identifikacija opasnosti za vazduhoplovnu sigurnost koje proističu iz aktivnosti organizacije, njihovu procenu i upravljanje povezanim rizicima, uključujući i preduzimanje mjera za ublažavanje rizika i provjere njihove efikasnosti;

(4) održavanje osoblja obučenog i kompetentnog za obavljanje njihovih zadataka;

(5) dokumentaciju o svim ključnim procesima sistema upravljanja, uključujući i proces razvijanja svjesnosti osoblja svojih odgovornosti i postupak za izmjenu ove dokumentacije;

(6) funkciju nadzora usklađenosti organizacije sa odgovarajućim zahtjevima. Nadzor usklađenosti obuhvata sistem povratne informacije o nalazima odgovornog rukovodioca kako bi se obezbijedilo efikasno sprovođenje korektivne akcije kako je potrebno, i

(7) svaki dodatni zahtjev koji je propisan u odgovarajućim pod-djelovima ovog Dijela ili drugih primjenjivih Dijelova.

(b) Sistem upravljanja mora odgovarati veličini organizacije i prirodi i složenosti aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike koje proističu iz ovih aktivnosti.

ORA.GEN.205 Aktivnosti pod ugovorom

(a) Aktivnosti pod ugovorom obuhvataju sve aktivnosti u okviru odobrenja organizacije koje obavljaju druge organizacije koje su ili sertifikovane za obavljanje te aktivnosti ili ukoliko nije sertifikovana, radi pod odobrenjem organizacije naručioca. Organizacija mora da obezbijedi da kada ugovori ili kupi bilo koji dio svoje aktivnosti, ugovorena ili kupljena usluga ili proizvod ispunjava važeće zahtjeve.

(b) Kada sertifikovana organizacija ugovara bilo koji dio svoje aktivnosti sa organizacijom koja nije sama sertifikovana u skladu sa ovim Dijelom da obavlja te aktivnosti, ta organizacija mora raditi u okviru odobrenja organizacije naručioca. Organizacija naručioca mora da obezbijedi nadležnom organu pristup organizaciji pod ugovorom, da bi ustanovila usklađenost sa važećim zahtjevima.

ORA.GEN.210 Zahtjevi osoblja

(a) Organizacija mora imenovati odgovornog rukovodioca, koji ima ovlaštenje da obezbijedi da sve aktivnosti budu finansirane i da se sprovedu u skladu sa važećim zahtjevima. Odgovorni rukovodioc je odgovoran za uspostavljanje i održavanje efikasnog sistema upravljanja.

(b) Organizacija mora imenovati lice ili grupu lica, sa zadatkom da obezbijedi da organizacija bude usklađena sa važećim zahtjevima. Takva osoba(-e) su u krajnjoj liniji odgovorni odgovornom rukovodiocu.

(c) Organizacija mora da ima dovoljno kvalifikovanog osoblja za planirane zadatke i aktivnosti koje treba sprovesti u skladu sa važećim zahtjevima.

(d) Organizacija mora da održava odgovarajuće iskustvo, kvalifikacije i zapise obuke radi prikaza usklađenosti sa stavom (c).

(e) Organizacija mora da obezbijedi da svo osoblje bude svjesno pravila i procedura koje se odnose na vršenje njihovih dužnosti.

ORA.GEN.215 Zahtjevi kapaciteta

Organizacija mora imati kapacitete koji omogućavaju izvođenje i upravljanje svih planiranih zadataka i aktivnosti u skladu sa važećim zahtjevima.

ORA.GEN.220 Vođenje evidencije

(a) Organizacija mora da uspostavi sistem vođenja evidencije koji omogućava adekvatno skladištenje i pouzdanu mogućnost praćenja svih razvijenih aktivnosti, uključujući posebno sve elemente navedene u ORA.GEN.200.

(b) Format zapisa se utvrđuje u proceduri organizacije.

(c) Zapisi se čuvaju na način koji obezbjeđuje zaštitu od oštećenja, promjene i krađe.

POD-DIO ATO
ODOBRENE ORGANIZACIJE ZA OBUKU
SEKCIJA I
Opšti

ORA.ATO.100 Obim

Ovaj pod-dio utvrđuje zahtjeve koje mora ispunjavati organizacije koja pružaju obuku za dozvole pilota i vezana ovlašćenja i uvjerenja.

ORA.ATO.105 Primjena

(a) Podnosioci zahtjeva za izdavanje uvjerenja za odobrenu organizaciju za obuku (ATO) moraju nadležnom organu obezbijediti:

(1) sljedeće informacije:

- (I) naziv i adresu organizacije za obuku;
 - (II) datum početka planiranih aktivnosti;
 - (III) lične podatke i kvalifikacije rukovodioca obuke (HT), instruktora letjenja, instruktora za obuku na simulatoru letjenja i instruktora teorijskog znanja;
 - (IV) naziv(-e) i adresu(-e) aerodroma i/ili letilišta na kojima će se obuka obavljati;
 - (V) spisak vazduhoplova za obuku, uključujući njihove grupe, klase ili tipove, registracije, vlasnike i kategorije uvjerenja o plovidbenosti, ako je primjenljivo.
 - (VI) spisak uređaja za simuliranje letjenja (FSTD) koje organizacija za obuku namjerava da koristi, ako je primjenljivo;
 - (VII) vrstu obuke koje organizacija za obuku želi da pruža i odgovarajući program obuke;
- i

(2) operativni priručnik za obuku.

(b) Organizacije za obuku za probu i ispitivanje. Bez obzira na (a)(1)(IV) i (V), organizacija za obuku koja sprovodi obuku za probu i ispitivanje mora samo da obezbijedi:

(1) naziv(-e) i adresu(-e) glavnih aerodroma i/ili letilišta na kojima će se obuka sprovoditi; i

(2) spisak tipova ili kategorija vazduhoplova koji će se koristiti za obuku probe i ispitivanja.

(c) U slučaju promjene uvjerenja, podnosioci zahtjeva moraju dostaviti nadležnom organu odgovarajuće dijelove informacija i dokumentaciju iz (a).

ORA.ATO.110 Zahtjevi osoblja

(a) HT mora biti nominovan. HT mora da ima obimno iskustvo kao instruktor u oblastima relevantnim za obuku ATO-a i mora imati izražene rukovodeće sposobnosti.

(b) Obaveze HT obuhvataju:

(1) da obezbijedi da je obuka u skladu sa Dijelom-FCL i, u slučaju obuke za probu i ispitivanje, da su ostvareni odgovarajući zahtjevi Dijela-21 i programa obuke;

(2) da obezbijedi zadovoljavajuću integraciju letačke obuke na vazduhoplovu ili uređaju za simuliranje letjenja (FSTD) i obuke teorijskog znanja; i

(3) nadzor napretka pojedinačnih učenika.

(c) Instruktori teorijskog znanja moraju da imaju:

(1) praktično iskustvo u vazduhoplovstvu u oblastima relevantnim za obuku koju pružaju i da su prošli kurs obuke nastavnih tehnika; ili

(2) prethodno iskustvo u pružanju obuke teorijskog znanja i odgovarajuće teorijska obrazovanje za predmet koji će pružati obuku teorijskog znanja.

(d) Instruktori letjenja i instruktori obuke na simulatoru letjenja moraju posjedovati kvalifikacije zahtijevane Dijelom-FCL za vrste obuke koje pružaju.

ORA.ATO.120 Vođenje evidencije

Sljedeći zapisi se moraju čuvati u periodu od najmanje 3 godine nakon završetka obuke:

(a) detalji zemaljske, letačke, i simulirane letačke obuke pojedinačnih studenata;

(b) detaljni i redovni izvještaji instruktora uključujući procjene, i redovne letačke napredne testove i teorijske ispite; i

(c) informacije o dozvolama i vezanim ovlašćenjima i uvjerenjima studenata, uključujući datume isticanja ljezerskih uvjerenja i ovlašćenja.

ORA.ATO.125 Program obuke

(a) Program obuke mora biti razvijen za svaku vrstu kursa u ponudi.

(b) Program obuke mora biti u skladu sa zahtjevima Dijela-FCL i, u slučaju obuke probe i ispitivanja, relevantnim zahtjevima Dijela-21.

ORA.ATO.130 Priručnik za obuku i operativni priručnik

(a) ATO mora napraviti i održavati priručnik za obuku i operativni priručnik koji sadrže informacije i uputstva da bi se omogućilo osoblju da obavlja svoje dužnosti i da pruži uputstva studentima o tome kako da se isunjavaju zahtjevi kursa.

(b) ATO mora staviti na raspolaganje osoblju i, prema potrebi, studentima informacije sadržane u priručniku za obuku, operativni priručnik i dokumentaciju odobrenja ATO-a.

(c) U slučaju ATO koji pruža obuku za probu i ispitivanje, operativni priručnik mora biti u skladu sa zahtjevima za operativni priručnik probnog leta, kao što je utvrđeno u Dijelu-21.

(d) Operativni priručnik utvrđuje šeme ograničenja vremena letjenja za instruktore letjenja, uključujući i maksimalni broj sati letjenja, maksimalni broj sati letačke dužnosti i minimalno vrijeme odmora između nastavnih dužnosti u skladu sa Dijelom-ORO.

ORA.ATO.135 Obuka na vazduhoplovu i FSTD-iju

(a) ATO mora da koristi adekvatanu flotu vazduhoplova za obuku ili FSTD odgovarajući kurs obuke koju pruža.

(b) ATO mora pružati obuku u FSTD-u kada prikaže nadležnom organu:

- (1) adekvatnost između FSTD specifikacija i odgovarajućih programa obuke;
 - (2) da su FSTD-iji koji se koriste u skladu sa odgovarajućim zahtjevima Dijela-FCL;
 - (3) u slučaju potpunih simulatora letjenja (FFS), da FFS adekvatno predstavlja odgovarajući tip vazduhoplova; i
 - (4) da je uspostavila sistem za adekvatni nadzor promjena u FSTD-iju i da osigura da te promjene ne utiču na adekvatnost programa obuke.
- (c) Ukoliko se za praktični ispit koristi vazduhoplov drugog tipa u odnosu na FFS koji se koristio za vizuelnu letačku obuku, maksimalno priznavanje će biti ograničeno na letove ostvarene na uređaju za vježbanje letačko-navigacijskih procedura II (FNPT II) za avione i FNPT II/III za helikoptere u relevantnom programu letačke obuke.
- (d) Organizacije za obuku za probu i ispitivanje. Vazduhoplov koji se koristi za obuku za probu i ispitivanje mora biti adekvatno opremljen instrumentacijom za ispitivanje leta, u skladu sa ciljem obuke.

ORA.ATO.140 Aerodromi i letilišta

Prilikom pružanja letačke obuke na vazduhoplovu, ATO mora koristiti aerodrome ili letilišta koja imaju odgovarajuće objekte i karakteristike koje omogućavaju obuku odgovarajućih manevara, uzimajući u obzir obuku i kategoriju i tip vazduhoplova koji se koriste.

ORA.ATO.145 Preduslovi za obuku

- (a) ATO mora obezbijediti da studenti ispunjavaju sve preduslove za obuku utvrđene u Dijelu-Medicinski, Dijelu-FCL, i, ako je primjenjivo, kao što je definisano u podacima utvrđenim u skladu sa Dijelom-21.
- (b) U slučaju ATO koja pruža obuku u probi i ispitivanju, studenti moraju ispunjavati sve preduslove za obuku utvrđene u Dijelu-21.

ORA.ATO.150 Obuka u trećim zemljama

Kada je ATO odobren da pruža obuku za ovlašćenje za letjenje po instrumentima (IR) u trećim zemljama:

- (a) program obuke mora da obuhvata letove za aklimatizaciju u jednoj od država članica prije IR praktičnog ispita; i
- (b) IR praktični ispit se mora polagati u jednoj od država članica.

SEKCIJA II

Dodatni zahtjevi za ATO koji pružaju obuku za CPL, ATPL i MPL i pripadajuća ovlašćenja i uvjerenja

ORA.ATO.210 Zahtjevi osoblja

- (a) *Rukovodilac obuke (HT)*. Osim u slučaju ATO koja pruža obuke za probu i ispitivanje, imenovani HT mora imati obimno iskustvo u obuci kao instruktor za profesionalne pilotske dozvole i pripadajuća ovlašćenja ili uvjerenja.

(b) *Glavni instruktor letjenja (CFI)*. ATO koja pruža letačku obuku mora da imenuje CFI koji je odgovoran za nadzor instruktora letjenja i instruktora na uređajima za simuliranje letjenja i za standardizaciju svih letačkih obuka i obuka na simulatoru letjenja. CFI mora posjedovati najvišu profesionalnu pilotsku dozvolu i pripadajuća ovlašćenja koja se odnose na kurseve letačke obuke koji se sprovode i mora da posjeduje uvjerenje instruktora sa pravima da vrši obuku na najmanje jednom od kurseva obuke koja se pruža.

(c) *Glavni instruktor teorijskog znanja (CTKI)*. ATO koja pruža obuku teorijskog znanja mora da imenuje CTKI koji će biti odgovoran za nadzor svih instruktora teorijskog znanja i za standardizaciju svih obuka teorijskog znanja. CTKI mora da ima veliko iskustvo kao instruktor teorijskog znanja u relevantnim oblastima za obuku koju pruža ATO.

ORA.ATO.225 Program obuke

(a) Program obuke mora da obuhvata presjek letačke i obuke teorijskog znanja, predstavljene u rasporedu nedjelja-po-nedjelja ili faznom rasporedu, spiskom standardnih vježbi i rezimeom nastavnog plana.

(b) Sadržaj i redosled programa obuke mora biti naveden u priručniku za obuku.

ORA.ATO.230 Priručnik za obuku i operativni priručnik

(a) Priručnik za obuku mora navesti standarde, svrhu i ciljeve obuke za svaku fazu obuke koju studenti moraju da ispune i mora se odnositi na sljedeće teme:

- plan obuke,
- briefing i vježbe u vazduhu,
- letačku obuku u FSTD, ako je primjenjivo,
- obuku teorijskog znanja.

(b) Operativni priručnik mora da pruži odgovarajuće informacije za pojedine grupe osoblja, kao što su instruktori letjenja, instruktori letjenja na uređaju za simuliranje letjenja i instruktori teorijskog znanja, operacija i osoblja za održavanje, i mora da obuhvata opšte, tehničke, rutne i informacije za obuku osoblja.

SEKCIJA III

Dodatni zahtjevi za ATO koji pružaju određene tipove obuke

P o g l a v l j e 1

Kursevi za učenje na daljinu

ORA.ATO.300 Opšte

ATO može da se odobri za sprovođenje kursa modularnog programa pomoću učenja na daljinu u sljedećim slučajevima:

- (a) modularni kurs obuke teoretskog znanja;
- (b) kursevi dodatnog teoretskog znanja za ovlašćenje za letjenje na klasi ili tipu; ili
- (c) kursevi odobreni za prijemnu obuku teorijskog znanja za prvo ovlašćenje za letjenje na tipu višemotornog helikoptera.

ORA.ATO.305 Obuka u učionici

- (a) Element obuke u učionici mora biti uključen u sve predmete modularnog kursa učenja na daljinu.
- (b) Vrijeme provedeno u učionici ne može biti manje od 10% od ukupnog trajanja kursa.
- (c) U tom smislu, smještaj u učionici može biti dostupan u glavnom mjestu poslovanja ATO ili u odgovarajućem objektu na drugim mjestima.

ORA.ATO.310 Instruktori

Svi instruktori moraju biti u potpunosti upoznati sa zahtjevima programa kursa učenja na daljinu.

P o g l a v l j e 2

O b u k a s a n u l a s a t i n a l e t a

ORA.ATO.330 Opšte

- (a) Odobrenje obuke sa nula sati naleta (ZFTT), kako je navedeno u Dijelu-FCL, može se dati samo ATO-u koja ima i pravo za obavljanje operacija komercijalnog vazdušnog saobraćaja ili ATO-u koji ima poseban sporazum sa operatorom komercijalnog vazdušnog saobraćaja.
- (b) Odobrenje za ZFTT se može samo dati ukoliko operator ima najmanje 90 dana operativnog iskustva na tipu aviona.
- (c) U slučaju ZFTT koja se pruža od strane ATO koji ima određeni sporazum sa operatorom, zahtjev od 90 dana operativnog iskustva se neće primjenjivati ukoliko instruktora za letjenje na tipu (TRI(A)) uključen u dodatna polijetanja i slijetanja, zahtijevana u Dijelu-ORO, ima operativno iskustvo na tipu aviona.

ORA.ATO.335 Potpuni simulator letjenja

- (a) FFS odobren za ZFTT mora biti upotrebljiv u skladu sa kriterijumima sistema upravljanja ATO.
- (b) Vizuelni i sistem kretanja FFS-a mora biti u potpunosti upotrebljiv, u skladu sa važećim specifikacijama uvjerenja za FSTD kao što je dato u ORA.FSTD.205.

P o g l a v l j e 3

K u r s e v i z a d o z v o l u p i l o t a v i š e č l a n e p o s a d e (MPL)

ORA.ATO.350 Opšte

Prava da sprovode MPL integrisane kurseve obuke i kurseve instruktora MPL se mogu samo dati ATO-u ukoliko ima i pravo za obavljanje operacija komercijalnog vazdušnog saobraćaja ili poseban sporazum sa operatorom komercijalnog vazdušnog saobraćaja.

P o g l a v l j e 4

O b u k a z a p r o b u i i s p i t i v a n j e

ORA.ATO.355 Organizacije za obuku za probu i ispitivanje

- (a) ATO koji je odobren da pruža obuku za probu i ispitivanje za izdavanje kategorije 1 ili 2 ovlašćenja za probu i ispitivanje u skladu sa Dijelom-FCL može svoja prava proširiti na pružanje

obuke za ostale kategorije probe i ispitivanja i druge kategorije osoblja za probu i ispitivanje, pod uslovom:

- (1) da ispunjava odgovarajuće zahtjeve Dijela-21; i
 - (2) da postoji poseban sporazum između ATO i Dijela-21 organizacije koja zapošljava, ili namjerava da zaposli, takvo osoblje.
- (b) Zapisi obuke moraju da obuhvataju izvještaje pisane od strane studenata, kao što zahtijeva program obuke, uključujući, gde je to primjenjivo, obradu podataka i analizu snimljenih parametara od značaja za vrstu leta probe i ispitivanja.

POD-DIO FSTD

ZAHTJEVI ZA ORGANIZACIJE OPERATORE UREĐAJA ZA SIMULIRANJE LETA (FSTD) I KVALIFIKACIJA FSTD

SEKCIJA I

Zahtjevi za organizacije operatore FSTD

ORA.FSTD.100 Opšte

- (a) Podnosilac zahtjeva za uvjerenje kvalifikacije FSTD mora pokazati nadležnom organu da je uspostavljen sistem upravljanja u skladu sa ORA.GEN Sekcijom II. Ova demonstracija mora da obezbijedi da podnosilac zahtjeva ima, neposredno ili preko ugovora, sposobnost da održava performanse, funkcije i druge karakteristike utvrđene za nivo kvalifikacije FSTD-ja i da kontroliše postavljanje FSTD.
- (b) Ukoliko je podnosilac zahtjeva imalac uvjerenja kvalifikacije izdatog u skladu sa ovim Dijelom, FSTD specifikacije moraju biti detaljne:
- (1) u uslovima ATO uvjerenja; ili
 - (2) u slučaju imaoa AOC-a, u priručniku za obuku.

ORA.FSTD.105 Održavanje FSTD kvalifikacije

- (a) S ciljem održavanja kvalifikacije FSTD, imalac uvjerenja kvalifikacije FSTD mora pokrenuti kompletan niz testova sadržanih u okviru glavnog uputstva za kvalifikacioni test (MQTG) i funkcije i predmetne testove postupno tokom 12-mjesečnog perioda.
- (b) Rezultati moraju biti datirani, označeni kao analizirani i ocijenjeni, i zadržani u skladu sa ORA.FSTD.240, u cilju da se pokaže da se održavaju standardi FSTD-ja.
- (c) Sistem konfiguracije kontrola mora biti uspostavljen da se osigura stalni integritet hardvera i softvera za kvalifikovani FSTD.

ORA.FSTD.110 Modifikacije

- (a) Imalac uvjerenja kvalifikacije FSTD mora da uspostavi i održava sistem za identifikaciju, procjenu i da uradi sve bitne izmjene na FSTD-u kojeg je operator, posebno:
- (1) svaku modifikaciju vazduhoplova koja je od suštinskog značaja za obuku, ispitivanje i provjeru, bez obzira na to da li sprovodi ili ne direktivu plovidbenosti; i
 - (2) svaku modifikaciju FSTD-ja, uključujući vizuelni i sistem kretanja, kada je od suštinske važnosti za obuku, testiranje i provjeru, kao u slučaju revizije podataka.

(b) Modifikacije FSTD hardvera i softvera koje utiču na rukovanje, performanse i funkcionisanje sistema ili svaka velika modifikacija vizuelnog ili sistema kretanja se mora ocijeniti da bi se utvrdio uticaj na originalni kriterijum kvalifikacije. Organizacija mora pripremiti izmjene i dopune za svaki afektirani test validacije. Organizacija mora testirati FSTD za novi kriterijum.

(c) Organizacija je dužna da unaprijed obavjesti nadležni organ o svakoj većoj promjeni da bi se utvrdilo da li su sprovedeni testovi zadovoljavajući. Nadležni organ mora utvrditi da li je potrebna posebna procjena FSTD-ja nakon modifikacije prije ponovnog početka sa obukom.

ORA.FSTD.115 Postavljanje

(a) Imalac uvjerenja kvalifikacije FSTD-ja mora obezbijediti da:

(1) se FSTD nalazi u pogodnom okruženju koje podržava siguran i pouzdan rad;

(2) sva lica u FSTD-ju i osoblje za održavanje su informisana o sigurnosti FSTD-ja kako bi se osiguralo da su svjesni sigurnosne opreme i procedura u FSTD-ju u hitnim slučajevima; i

(3) su FSTD i njegove instalacije u skladu sa lokalnim propisima za zdravlje i sigurnost.

(b) FSTD sigurnosne karakteristike, kao što je zaustavljanje i osvjetljenje u slučaju opasnosti, se moraju provjeriti i zabilježiti najmanje jednom godišnje.

ORA.FSTD.120 Dodatna oprema

Kada se dodaje oprema na FSTD, iako nije zahtijevana za kvalifikaciju, nadležni organ je mora ocijeniti da se obezbijedi da ne utiče negativno na kvalitet obuke.

SEKCIJA II

Uslovi za kvalifikaciju FSTD

ORA.FSTD.200 Podnošenje zahtjeva za kvalifikaciju FSTD

(a) Podnošenje zahtjeva za uvjerenje kvalifikacije FSTD-ja se vrši u obliku i na način utvrđen od strane nadležnog organa:

(1) u slučaju osnovnog trenažera instrumentalne obuke (BITD), od strane proizvođača BITD;

(2) u svim ostalim slučajevima, organizacija operater FSTD-ja.

(b) Podnosioci zahtjeva za početnu kvalifikaciju dostavljaju nadležnom organu dokumentaciju kojom prikazuju kako će ispuniti zahtjeve utvrđene ovom Uredbom. Ta dokumentacija obuhvata procedure za obezbjeđenje usklađenosti sa ORA.GEN.130 i ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Specifikacije uvjerenja FSTD

(a) Agencija izdaje, u skladu sa članom 19 Uredbe (EK) Br. 216/2008, specifikaciju uvjerenja kao standardni način pokaza usklađenosti FSTD-ja sa Osnovnim zahtjevima Aneksa III Uredbe (EK) Br.216/2008.

(b) Specifikacija uvjerenja mora biti dovoljno detaljna i specifična da ukaže podnosiocima zahtjeva uslove pod kojima će kvalifikacija biti izdata.

ORA.FSTD.210 Kvalifikaciona osnova

(a) Kvalifikaciona osnova za izdavanje kvalifikacionog uvjerenja FSTD se sastoji od:

- (1) primjenljive specifikacije uvjerenja Agencije koje su na snazi na dan podnošenja zahtjeva za prvo izdavanje kvalifikacije;
- (2) valjanosti podataka validacije vazduhoplova definisano podacima odobrenim prema Dijelu-21, ako je primjenljivo; i
- (3) svih posebnih uslova nadležnog organa, ukoliko odnosna specifikacija uvjerenja ne sadrži odgovarajuće ili potrebne standarde za FSTD jer FSTD ima nove ili drugačije karakteristike u odnosu na one na kojima je specifikacija uvjerenja zasnovana.

(b) Kvalifikaciona osnova mora biti primjenjiva za buduće periodične kvalifikacije FSTD, osim ako se ponovo kategorizuje.

ORA.FSTD.225 Trajanje i stalna važnost

(a) Poptuni simulator leta (FFS), uređaj za letačku obuku (FTD) ili uređaj za vježbanje letačko-navigacijskih procedura (FNPT) - kvalifikacija će ostati važeća u zavisnosti:

- (1) ispunjavanja primjenljivih zahtjeva FSTD-ja i organizacije operatera;
- (2) odobravanja pristupa nadležnom organu organizaciji kao što je definisano u ORA.GEN.140 radi utvrđivanja stalne usklađenosti sa odgovarajućim zahtjevima Uredbe (EK) Br.216/2008 i njenim pravilima primjene; i
- (3) da li je uvjerenje kvalifikacije predato ili opozvano.

(b) Period od 12 mjeseci utvrđenih u ARA.FSTD.120 (b)(1) se može produžiti do najviše 36 mjeseci, u sljedećim okolnostima:

- (1) FSTD je predmet početne i najmanje jedne periodične procjene koja je uspostavila svoju usklađenost sa kvalifikacionom osnovom;
- (2) imalac kvalifikacije uvjerenja FSTD ima zadovoljavajuću evidenciju uspješnih regulatornih FSTD procjena u toku prethodnih 36 mjeseci;
- (3) nadležni organ vrši formalnu reviziju usklađenosti sistema nadzora organizacije definisanog u ORA.GEN.200 (a)(6) svakih 12 mjeseci; i
- (4) dodijeljeno lice organizacije sa adekvatnim iskustvom analizira redovna ponavljanja uputstva za test kvalifikacije (QTG) i sprovodi odgovarajuće funkcije i subjektivne testove svakih 12 mjeseci i šalje izvještaj sa rezultatima nadležnom organu.

(c) BITD kvalifikacija je važeća zavisno od redovne procjene usklađenosti sa važećom kvalifikacionom osnovom od strane nadležnog organa u skladu sa ARA.FSTD.120.

(d) Nakon predaje ili povlačenja, uvjerenje kvalifikacije FSTD će biti vraćeno nadležnom organu.

ORA.FSTD.230 Promjene kvalifikovanog FSTD

(a) Imalac uvjerenja kvalifikacije FSTD-ja je dužan da obavijesti nadležni organ o svim predloženim promjenama FSTD, kao što su:

- (1) glavne modifikacije;
- (2) premještanje FSTD-ja; i
- (3) svako deaktiviranje FSTD-ja.

(b) U slučaju nadogradnje kvalifikacionog nivoa FSTD-ja, organizacija mora da se prijavi nadležnom organu za procjenu nadogradnje. Organizacija mora da sprovede sve validacione testove za traženi kvalifikacioni nivo. Rezultati iz prethodnih procjena ne smiju da se koriste za provjeru performansi FSTD za nadogradnju.

(c) Kada se FSTD premješta na novu lokaciju, organizacija je dužna da obavijesti nadležni organ prije planirane aktivnosti zajedno sa rasporedom odgovarajućih događaja.

Prije vraćanja FSTD u službu na novoj lokaciji, organizacija mora da obavi najmanje jednu trećinu testova validacije, kao i funkcionalne i subjektivne testove kako bi se osiguralo da performanse FSTD ispunjavaju svoje prvobitne kvalifikacione standarde. Kopije dokumentacije sa testova se moraju sačuvati zajedno sa FSTD zapisima za razmatranje nadležnog organa.

Nadležni organ može da izvrši procenu FSTD poslije preseljenja. Procjena mora biti u skladu sa provobitnom kvalifikacionom osnovom FSTD.

(d) Ukoliko organizacija planira da ukloni FSTD iz aktivnog statusa tokom dužeg vremenskog perioda, nadležni organ mora biti obavješten i pogodna kontrola mora biti uspostavljena za period tokom kojeg je FSTD neaktivan.

Organizacija mora dogovoriti sa nadležnim organom plan za deaktiviranje, svako skladištenje i ponovno aktiviranje radi obezbjeđenja da FSTD može biti vraćen u aktivan status na svom originalnom kvalifikacionom nivou.

ORA.FSTD.235 Prenosivost jednog kvalifikacionog FSTD

(a) Kada se mijenja organizacija operater FSTD, nova organizacija mora obavijestiti nadležni organ unaprijed kako bi dogovorili plan prenosa FSTD.

(b) Nadležni organ može da izvrši procjenu u skladu sa originalnom kvalifikacionom osnovom FSTD.

(c) Kada FSTD više ne ispunjava početne kvalifikacione osnove, organizacija je dužna da podnese zahtjev za novo uvjerenje kvalifikacije FSTD .

ORA.FSTD.240 Vođenje evidencije

Imalac uvjerenja kvalifikacije FSTD vodi evidenciju o:

(a) svim dokumentima koji opisuju i dokazuju početnu kvalifikacionu osnovu i nivo FSTD za vrijeme trajanja životnog vijeka FSTD; i

(b) svim periodičnim dokumentima i izvještajima u vezi sa svakim FSTD i aktivnostima nadzora usklađenosti za period od najmanje 5 godina.

POD-DIO AeMC
VAZDUHOPLOVNO-MEDICINSKI CENTRI
SEKCIJA I
Opšti

ORA.AeMC.105 Obim

Ovaj pod-dio uspostavlja dodatne zahtjeve koje moraju ispunjavati organizacije da bi se kvalifikovale za izdavanje ili nastavak odobrenja vazduhoplovno-medicinskog centra (AeMC) da izdaje ljekarska uvjerenja, uključujući i početnu klasu 1 ljekarskog uvjerenja.

ORA.AeMC.115 Podnošenje zahtjeva

Podnosioci zahtjeva za AeMC uvjerenje moraju:

- (a) ispunjavati MED.D.005; i
- (b) pored dokumentacije za odobrenje organizacije potrebne u ORA.GEN.115, obezbijediti detaljne kliničke priloge ili vezu sa određenim bolnicama ili medicinskim institutima radi specijalističkih medicinskih pregleda.

ORA.AeMC.135 Stalna važnost

AeMC uvjerenje se izdaje na neodređeno vreme. Ono će ostati na snazi zavisno od toga da li imalac i vazduhoplovno-medicinski ispitivači organizacije:

- (a) ispunjavaju MED.D.030; i
- (b) obezbjeđuju stalno iskustvo obavljajući odgovarajući broj ljekarskih pregleda klase 1 svake godine.

SEKCIJA II
Upravljanje

ORA.AeMC.200 Sistem upravljanja

AeMC mora da uspostavi i održava sistem upravljanja koji obuhvata stavke date u ORA.GEN.200 i, u pored toga, procese:

- (a) za medicinsku sertifikaciju u skladu sa Dijelom-Med; i
- (b) obezbjeđenja ljekarske tajnosti u svakom trenutku.

ORA.AeMC.210 Zahtjevi osoblja

- (a) AeMC mora da:

(1) ima vazduhoplovno-medicinskog ispitivača (AME) imenovanog za rukovodioca AeMC, sa pravima za izdavanje klase 1 ljegarskih uvjerenja i dovoljno iskustvo u vazduhoplovnoj medicini da vrši svoje dužnosti; i (2) ima za osoblje adekvatan broj potpuno kvalifikovanih AME i drugo tehničko osoblje i stručnjake.

(b) Rukovodilac AeMC je odgovoran za koordinaciju procjene rezultata pregleda i potpisivanje izvještaja, uvjerenja i početnih ljegarskih uvjerenja klase 1.

ORA.AeMC.215 Zahtjevi kapaciteta

AeMC mora biti opremljen sa medicinsko-tehničkim sredstvima adekvatnim za obavljanje vazduhoplovno-medicinskih pregleda neophodnih za korišćenje prava datih u odobrenju.

ORA.AeMC.220 Vođenje evidencije

Pored evidencije potrebne u ORA.GEN.220, AeMC mora:

(a) voditi evidenciju sa detaljima o ljegarskim pregledima i ocjenama izvršenim za izdavanje, produženje važenja ili obnovu ljegarskog uvjerenja i njihovim rezultatima, za period od najmanje 10 godina nakon poslednjeg datuma pregleda; i

(b) vodi sve ljegarske zapise na način koji obezbjeđuje da se poštuje ljegarska tajnost svo vrijeme.